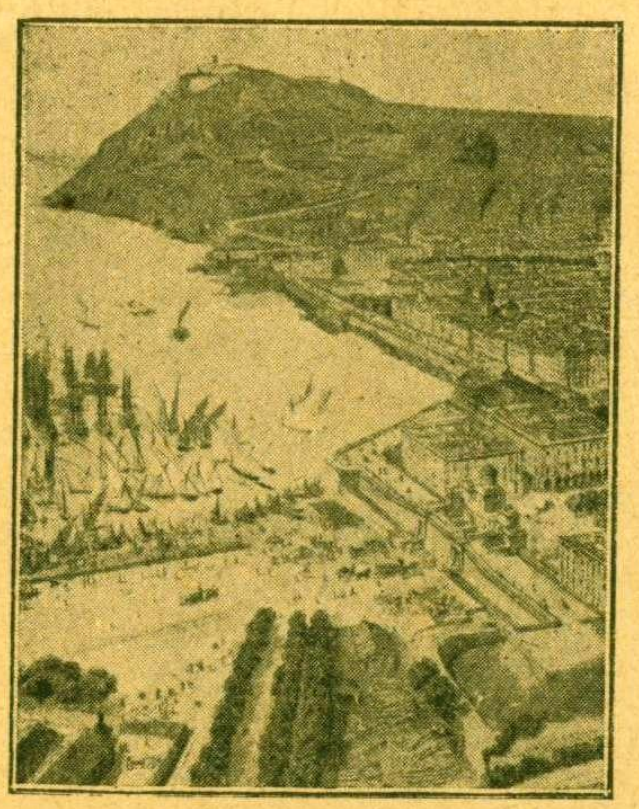
COL·LECCIÓ POPULAR BARCINO



A. MASERES

RESUM D'HISTORIA DEL COMERÇ

NUM. 98

2'50 PTES.

Manuals de Gramàtica Catalana

DE LA

«COL·LECCIO POPULAR BARCINO»

1. P. Fabra, *Ortografia Catalana*. 1 pta.

2. Id., *Les principals faltes de gramàtica*. 1 pta.

4. Id., *Diccionari ortogràfic abreujat*. 1'50 ptes.

6. Id., *La conjugació dels verbs en català*. 1 pta.

24. J. Marvà, *Exercicis de Gramàtica Catalana* (I: *Ortografia*). 1 pta.

37. Id., *Exercicis de Gramàtica Catalana* (II: *Morfologia*). 1 pta.

45. Id., *Exercicis de Gramàtica Catalana* (III: *Sintaxi*, 1.ª part). 1 pta.

48. Id., *Exercicis de Gramàtica Catalana* (IV: *Sintaxi*, 2.ª part). 1 pta.

53. Id., *Exercicis de Gramàtica Catalana* (V: *Prosòdia*). 1 pta.

57. Id., *Exercicis de Gramàtica Catalana* (VI: *Formació de paraules*) 1 pta.

63. *Clau dels «Exercicis de Gramàtica Catalana»*, de J. Marvà. 1'50 ptes.

RELLIGATS: Núms. 1, 2, 4 i 6, en un sol volum: en tela, 5'50 ptes.—Núms. 1, 2 i 6, en un sol volum: en cartró, 3'50. Núm. 4, en cartró: 1'75. — Núms. 24, 37, 45 i 48, en un sol volum: en tela, 5'00; en cartró, 4'50. — Núms. 53, 57 i 63, en un sol volum: en tela, 4'50; en cartró, 4'00.

EDITORIAL BARCINO - Portaferrissa, 17

Impremta LA RENAIXENÇA

LLIBRES, REVISTES I IMPRESOS COMERCIALS

XUCLÀ, 13 — Telèfon 13373 BARCELONA

RESUM D'HISTORIA DEL COMERÇ

Museu Municipal de Nàutica del Masnou

DARRERES PUBLICACIONS DE L'EDITORIAL BARCINO

Consolat de Mar, III («Els Nostres Clàssics», Col-lecció A, vol. 41) . . . . . 7'50

Matemàtiques del Treball (Resum d'Aritmètica), per Emili Vallès («Manuals Escolars Barcino», vol. 3) . 4'50

Autors Catalans Antics, I *(Historiografia),* a cura de R. d'Alòs-Moner («Crestomaties Barcino», vol. 1) . 5'00

La Constitució interior de Catalunya, per A. Rovira i Virgili («Col·lecció Popular Barcino», vol. 87) . . 2'00

Pàgines escollides de Ramon Llull («Col·lecció Popular Barcino», vol. 88). . . . . 3'00

Iniciació a la Filosofia, de Xavier Llorens («Col·lecció Popular Barcino», vol. 89) . . . . . 2'50

Curs pràctic de Gramàtica Catalana, per Jeroni Marvà («Manuals Escolars Barcino», vol. 1) . . . . . 7'00

Usatges de Barcelona («Els Nostres Clàssics», Col-lecció A, vol. 43-44) . . . . . 10'00

El català literari, per Pompeu Fabra («Antologia», v. 7) 4'00

Viatges d'Ali-Bey, XI («Palestina») («Col·lecció Popular Barcino», vol. 97) . . . . . 1'50

Obres de Shakespeare, IV («Els Clàssics del Món», vol. 7) . . . . . 9'00

Obres de Molière, V («Els Clàssics del Món», vol. 11). 9'00

Vilafranca del Penedès, de P. Mas i Perera («Enciclopèdia Catalunya», vol. 20) . . . . . 7'50

ADMINISTRACIÓ

BARCELONA - PORTAFERRISSA, 17

COL·LECCIÓ POPULAR BARCINO

VOLUM XCVIII

RESUM D'HISTORIA DEL COMERÇ

PER

A. MASERES

Ex-professor de l'Escola d'Alts Estudis Comercials, de la Mancomunitat de Catalunyn

BARCELONA, 1934

EDITORIAL BARCINO — PORTAFERRISSA, 17

Imp. «La Renaixença», Xuclà, 13 - Barcelona

ADVERTIMENT

Els estudis econòmics són prou florents a Catalunya perquè un manual de divulgació com el present pugui tenir entre el nostre públic una benèvola acollida. No tenim encara, en català, cap tractat d'Història del Comerç, ni original ni traduït. No n'existia, fins ara, cap resum abreujat. Tanmateix, la bibliografia estrangera compta amb diverses i importants obres sobre aquesta matèria, que han merescut l'elogi de la crítica i el favor del públic. I això sol justificaria el nostre assaig, si no fos per altra banda innegable l'interès i la utilitat que presenta l'estudi dels fets comercials històrics o dels fets històrics relacionats amb el desenrotllament del comerç, no solament per la influència política que poden haver exercit en determinats pobles o regions del món, sinó per l'eficàcia real que el comerç ha tingut en l'intercanvi d'idees i de sentiments, convertint-se en un agent poderós de civilització.

Ens decidírem a començar aquest resum ja fa alguns anys, quan amb l'Escola d'Alts Estudis Comercials, l'extingida Mancomunitat de Catalunya es

proposà d'intensificar els estudis econòmics i mercantils a casa nostra. Pensàvem de contribuir a les seves tasques amb la difusió dels coneixements bàsics que constitueixen la Història del Comerç. La dissolució de la Mancomunitat i de les escoles creades per ella, va interrompre el nostre treball. L'hem reprès darrerament, per deixar-lo llest, en considerar que la Generalitat de Catalunya, hereva de les tasques de l'antiga Mancomunitat, es preocupa també de fomentar i d'organitzar els estudis comercials, que cada dia són arreu més importants i ja vénen a formar part de la cultura general. Potser aquest breu resum tindrà la seva utilitat en la Institució d'Estudis Comercials que sosté la Generalitat.

Però el nostre treball, tal com l'hem concebut i realitzat, va sobretot adreçat al gran públic, que desitja de fer-se una cultura i al qual cap branca del saber no és indiferent. Per això hem procurat de donar-li la matèria resumida i ordenada, gairebé sempre en grans síntesis, i només ens hem entretingut en qüestions de detall quan s'ha tractat de coses de casa nostra i que, per ésser tals, oferien un interès particular al lector català.

A. M.

I

ELS TEMPS ANTICS

CAUSES DEL COMERÇ. — Tots els historiadors han considerat el comerç com un dels més sòlids fonaments de la societat civil i com un dels lligams més necessaris per a unir els homes, siguin les que es vulguin llur pàtria i llur condició. El comerç resumeix, per a dir-ho així, tots els pobles en un de sol, i tota la humanitat en una família. Les riqueses sobrants d'un país són gaudides per altres, mentre que l'esterilitat d'una regió és compensada per l'abundor d'una altra regió, veïna o llunyana. L'increment i la puixança d'una nació són indicats pel seu comerç. Avui l'art, la literatura, les ciències floreixen o decauen segons que el poble tingui més o menys sort en el seu comerç amb el món.

Tant el comerç com les indústries que el nodreixen són la resultant forçosa de les aptituds i dels mitjans de l'home i de les condicions físiques de les regions on viu. Cada un d'aquests elements exerceix damunt el comerç una influència decisiva, estimulant o pertorbadora, la qual és econòmica quan prové de l'home i geogràfica si és determinada per la natura.

L'home prehistòric, que vivia a les cavernes i a les ciutats lacustres, a més d'enginyar-se per al sos-

teniment i la defensa propis, canviava i transportava d'un lloc a l'altre, per a la permuta, els objectes de les seves indústries rudimentàries i els productes de les seves caceres i els seus cultius. Amb la primera indústria naixia el primer comerç, per tal com l'una i l'altre són dependents entre ells.

La base de la vida dels pobles primitius fou, però, l'agricultura. Per això els grans nuclis humans es formaren en les conques dels grans rius, on l'home, sortint de l'estat salvatge, arribà a edificar grans ciutats i a constituir Estats poderosos. L'existència d'un vegetal ric en principis nutritius, fàcil de conrear i dotat de fecunditat, determinà la formació dels primers pobles històrics. Així s'esdevingué a la Xina amb l'arròs, a l'Índia amb l'arròs i el mill, a Assíria i a Egipte amb el blat, els dàtils, etc. Hom considera l'agricultura, les manufactures i la pesca com els pilars del comerç.

EXTENSIÓ I FORMES DEL TRÀFIC. — En els seus començos, i pel que a la seva extensió es refereix, el comerç prengué formes familiars i locals; però així que s'anaren formant grans nuclis de població, esdevingué regional o territorial, fins que la descoberta de camins per les immigracions i de rius i mars pels primers navegants eixamplaren el seu radi d'acció fins a fer-ne un fenomen universal.

L'antiguitat no va conèixer més que dues formes de comerç: la permuta, que encara era d'ús a la Gàl·lia central el segle III, i la compra-venda. Mancats com estaven de postes per a servei dels parti-

culars, els antics no pogueren establir el comerç de comissió. Els mercaders es veien forçats a viatjar amb llurs mercaderies.

Segons el mitjà de transport que l'home utilitzava, el comerç era terrestre, fluvial o marítim. Aquesta divisió del Comerç ha donat lloc a una divisió de la seva Història en tres èpoques que coincideixen gairebé amb les tres primeres edats de la Història: la terrestre i fluvial, la marítima de cabotatge i l'oceànica.

EL COMERÇ DE CARAVANES. — En l'Edat Antiga, el comerç va ésser sobretot terrestre. A l'Àsia i a l'Àfrica, tant per exigències geogràfiques com per a major seguretat dels traficants, es feia per caravanes. El *Gènesi* ens parla d'una caravana d'ismaelites i madianites, als mercaders de la qual va ésser venut Josep pels seus germans. Aquells mercaders venien de Galaad «amb els camells traginant espècies, bàlsams i reïnes, que anaven a portar a Egipte», on se'n feia un gran consum en l'art dels embalsamaments.

Les ciutats santes i els santuaris on es dirigien els romiatges eren centres d'afluència i de canvi de les caravanes. Tals, per exemple, Bactres, Maracanda, Babilònia, Susa i Petra, a l'Àsia; l'oasi d'Ammon i Zuila, a l'Àfrica septentrional. A Egipte arribaven les caravanes per tres vies diferents: les aràbigues, per l'istme de Suez; les de Barbaria i del Sudan, pel desert de Barca, i les del migdia seguien les ribes del Nil fins a enllaçar les naus aràbigues i fe-

nícies que transportaven els productes de Pèrsia i de l'Índia. La Caldea estava emplaçada en un lloc immillorable per al tràfic que de l'Índia es dirigia a l'Occident; per això Babilònia, la seva capital, fou naturalment el centre de les caravanes de Síria, d'Armènia, d'Aràbia i de l'Àsia Menor. A l'Aràbia, Petra fou el centre principal del comerç i el llaç d'unió entre les naus i les caravanes.

Els indis, que es valien dels pobles veïns per intermediaris de llur comerç, es servien de les caravanes que arribaven de Bactres per a donar sortida a llurs productes. A Bactres enllaçaven les caravanes que venien de la Xina, de Pèrsia i d'Armènia. Molta de la seda que de la Xina arribava a Occident era duta per les caravanes: els *seres* o xinesos estaven en contacte amb els escites, els quals duien la seda a Pèrsia i a la mar Càspia on hi havia diversos punts de canvi. A Fenícia, el comerç terrestre es feia per tres camins principals: al Sud, devers l'Aràbia i fins a l'Índia; al Nord, devers l'Armènia i el Caucas; a Orient, cap a l'Assíria i Caldea. En l'època de la major puixança dels fenicis, les mercaderies que les caravanes duien a Sidon i a Tir, eren escampades per les naus fenícies per tots els ports de la Mediterrània.

A mesura que anaven creixent les relacions comercials entre el món oriental i les regions situades a les vores de la Mediterrània, els pobles interessats en aquest tràfic sentiren la necessitat de crear punts de repòs i estacions enmig dels camins que recorrien. Algunes d'aquestes estacions esdevingue-

ren, amb els anys, ciutats opulentes i mercats internacionals. En aquest cas es trobaren Egipte i la Fenícia, on el comerç abandonava la via terrestre per a prendre la fluvial o marítima.

LA NAVEGACIÓ I L'ART NÀUTICA. — Ultra les de la Mediterrània, que fou la via principal del comerç marítim antic, cal no oblidar les vies de la mar Eritrea, les del golf Pèrsic i les de l'oceà fins a l'Índia i l'Indo-Xina. No res menys, des dels temps més remots, la Xina ha comerciat amb la Corea, el Japó, l'Indo-Xina i les illes de la Malàsia i de la Polinèsia, cosa que no hauria pogut fer si els xinesos no haguessin estat perits en l'art de navegar. Hom sap que a la fi de l'Edat Antiga un xinès anomenat Hoeisin va descobrir, a Orient, a l'altra banda del Pacífic, un país que els homes del Celeste Imperi anomenaven *Fusang* i que hom creu que era l'Amèrica septentrional.

Fins a l'època dels faraons Psanmètic i Necao, la superstició popular impedí, a Egipte, la navegació marítima, perquè considerava la mar com un element impur; afegim a això la manca de boscos i, per consegüent, de primera matèria per a les construccions navals i sabrem perquè el comerç marítim d'Egipte estigué en mans dels estrangers: el de la Mar Roja i de l'Índia, el feren els alarbs i els fenicis; el de la Mediterrània, els fenicis i els grecs.

Els fenicis descobriren tota la Mediterrània meridional i foren el primer poble colonitzador. Els

focencs, que foren els primers grecs que varen fer llargs viatges marítims, descobriren la mar Adriàtica i la Tirrena i arribaren fins a les costes meridionals de la Ibèria, valent-se de *penteconteras,* o naus de cinquanta rems. Un grec de Marsella, anomenat Piteas, passà l'estret i navegà per la mar del Nord, fins a Heligoland, després d'haver donat la volta a Escòcia. Piteas cercava l'estany a les costes bretones i l'ambre a la desembocadura de l'Elba.

La pirateria fou professió antiguíssima en les mars de Grècia i de l'Àsia Menor, i no era pas considerada infame, segons el testimoni de Tucídides, el qual l'atribueix a l'oportunitat de la mar, a la pobresa dels habitants i a la independència dels petits Estats, cosa que afavoria la impunitat dels corsaris.

Hom sap ben poca cosa de l'art nàutic dels antics i de llur arquitectura naval. La primera forma d'embarcació degué ésser la *almedia,* composta de diverses posts travades i adoptada, primerament, en els rius i llacs i, després, en curts viatges, a les costes. Heròdot descriu les barques que feien el tràfic del Nil i que es deien *baris* : eren fetes de taulons de dos colzes posats a tall de teules. Algunes d'aquestes barques carregaven milers de talents. Les barques que, provinents de l'Armènia, navegaven riu avall cap a Babilònia, eren rodones, fetes de cuir, tenien dins una ànima de jonc i eren governades per dos homes amb sengles rems o pals; els vaixells més grossos d'aquesta mena solien dur una càrrega de cinc mil talents, i hi cabien diverses cavalleries. En els més petits, sempre hi anava almenys un ase,

que després transportava a l'Armènia el cuir de la barca, un cop el barquer n'havia venut el carregament i el costellam, car aquestes embarcacions no podien anar riu amunt.

El *monoxil,* canoa buidada en un tronc d'arbre, és ja un progrés en la navegació. Els primitius vaixells de cabotatge tenien la popa molt alta i els pals corbats; eren tardans, fràgils i de poca cabuda. Els fenicis usaren el *birrem,* que els grecs perfeccionaren convertint-lo en *trirrem*. A llur torn, els cartaginesos ampliaren aquestes naus, creant el *quinquerrem*, amb el qual exploraren les costes oceàniques. L'àncora, les veles, la sonda i el timó es deuen probablement als fenicis, els quals foren sempre gelosos de llurs descobertes marítimes i sobretot de llur art nàutica. L'ús del rem prevalgué en tots els països antics. Donada llur petitesa, les naus eren utilitzades en gran nombre, especialment en els paratges on hi havia pirates.

La navegació, primerament, va servir per a la pesca i per als transports fluvials; després fou aplicada al tràfic marítim. Els navegants es valien de l'Óssa major per a conèixer el nord. De nit, es guiaven per l'estel polar, que els grecs anomenaven estel fenici. En els millors temps de la civilització egípcia, els alarbs i els fenicis assoliren servir-se dels vents monsons per a navegar, costejant, entre l'Egipte i l'Aràbia i l'Índia i l'Indo-Xina. Els xinesos, com és sabut, conegueren, des dels temps més remots, la brúixola, i l'aplicaren a la navegació. Els millors navegants de l'antiguitat varen ésser tan-

mateix els fenicis i els cartaginesos. L'apropament de la mar, l'estretor de llur territori i l'excel·lent material per a construccions navals que els oferia el Líban, cèlebre pels seus boscos de cedres, feren dels fenicis uns nautes i traficants tan excel·lents, que un poeta els anomenava «mercaders divins». Els vaixells fenicis arribaven a poder transportar 500 homes i feien usualment unes 130 milles per dia. Ordinàriament navegaven només de mig febrer fins a mig octubre. Per obra dels fenicis, el comerç d'Occident es tornà, de fet, internacional.

Els cartaginesos seguien, en la Mediterrània occidental, la tradició dels fenicis; en llurs viatges marítims exploraren l'Àfrica i l'Europa occidental i arribaren fins a Anglaterra i Irlanda. Gades era llur base naval de Ponent. Com els fenicis, els cartaginesos conservaren el secret de llurs expedicions.

Els romans no es preocuparen de la navegació fins a l'època de les guerres púniques i no pas per necessitats mercantils. Hom remarca que Horaci expressava el sentir dels romans en dir que la mar separava els pobles, cosa que contrasta amb l'opinió d'Homer, segons el qual la mar és el camí comú de les nacions.

Els ports comercials més importants de l'antiguitat varen ésser: Sidon i Tir a Fenícia, Corint i el Pireu a Grècia, Cartago a l'Àfrica, Marsella prop del delta del Roine, Òstia i Puzoli a Itàlia, i Alexandria a les boques del Nil.

PRINCIPALS MERCADERIES DE L'ANTIGUITAT. —

L'estat rudimentari de les comunicacions i l'absència d'instruments de crèdit, així com la localització de les indústries, rudimentàries o poc desenvolupades, limitaren el comerç de l'antiguitat als articles de poc volum i poc pes i de gran vàlua, és a dir, els objectes preciosos o de luxe, que eren adés transportats per l'home mateix i per bèsties de càrrega en caravana, adés per naus de poca cabuda. Eren objectes de tràfic, principalment, l'or, l'argent, pedreries, encens, gomes, teixits de seda, de cotó i de llana, pells, ivori, menjars delicats, ambre, espècies, sal, mel, objectes d'art en bronze i pedra, fustes precioses, etc.. El règim de l'esclavatge, general en tota l'antiguitat, convertia l'home en una mercaderia més. Sovint els navegants fenicis s'apoderaven dels indígenes que trobaven en el litoral dels països que descobrien i se'ls emportaven a llur país en qualitat d'esclaus. No se sap que es fessin sistemàticament importacions de matèries primes, fora de les que s'exigien com a contribució dels països sotmesos i que les grans metròpolis de l'Edat Antiga necessitaven per a nodrir llur població. El blat, l'ordi, el ferro i el coure. eren també objecte d'un tràfic continuat.

Els fenicis trobaven coure a les muntanyes de llur país i a les de Xipre; d'Ibèria s'enduien argent en grans quantitats, i d'Anglaterra l'estany que els calia per a la fabricació del bronze. Traficant amb l'Índia, Aràbia, Armènia, el Caucas, Assíria i Caldea, és a dir, amb tot l'Orient conegut, els fenicis transportaven d'aquelles regions encens, aromes,

perles, drogues, tapissos, asfalt, ases, cavalls, vi, oli, papirus, or, esclaus i altres mercaderies que canviaven, als ports mediterranis, per cereals i productes pecuaris. Com abans la Fenícia, Cartago anà a Ibèria a cercar argent i expandí per la Mediterrània occidental els productes africans. De les terres catalanes els grecs i fenicis primer i els cartaginesos i els romans després, mentre les colonitzaven, n'extreien grans, lli, llanes, espart, vi, oli, mel i els productes de la caça i de la pesca, que donaren origen a factories i impulsaren la navegació.

Donada la pobresa del sòl hel·lènic, erm i rocós, els grecs es veieren forçats a cercar a l'exterior, no pas objectes de luxe, sinó productes de primera necessitat, com els cereals. D'altra banda, les naus gregues carregaven fustes a Tràcia i a Macedònia, ivori i espècies a Cirene, papirus, ungüents i vidres a Egipte, i sal, peix i pells a la Mar Negra. Grècia exportava fruites i vins, així com nombrosos productes artístics i industrials: vasos, bronzes, objectes d'or i argent, teixits, etc.. Per la seva situació geogràfica, Corint arribà a ésser un port molt important en una època en què Grècia era un món i les ciutats hel·lèniques eren nacions.

En temps de l'Imperi, Roma rebia de Grècia, pel port de Puzoli, demés de vins i fruites, estàtues, ceràmiques, joiells, brocats, etc.. Els ports mediterranis de la península ibèrica enviaven al d'Òstia vaixells carregats de productes agrícoles. Les comarques germàniques i les platges del Bàltic trametien a Roma pells, ambre, ferre i esclaus. Sicília i Egip-

te li fornien grans quantitats de cereals; l'Àfrica oriental, esclaus i animals ferotges per al circ. I totes les produccions del món conegut, fins les de la remota Sèrica, arribaven a Roma per les caravanes aràbigues i per les naus gregues.

Però el tràfic més important de l'antiguitat fou el dels productes genuïns de l'Orient: teixits i perfums i papirus egipcis; tapissos, armes i pedreries treballades d'Assíria i Caldea; esmalts, mobles i catifes de Pèrsia; dàtils, goma i pells d'Aràbia; la seda xinesa, que donà nom al seu país d'origen; perfums, matèries colorants i treballs de mareperla, de l'Índia. L'Índia es caracteritzà per la magnificència dels seus productes naturals, i per tenir el monopoli de determinades mercaderies, com els teixits de seda i de cotó, l'ivori treballat, etc.. Si bé la Xina ha produït sempre te i arròs en gran quantitat, en l'Edat Antiga solament exportava seda, teixida o en brut. El comerç de l'Orient es feia a llargues distàncies per camins rars i difícils, a través de deserts i muntanyes, la qual cosa encaria considerablement les mercaderies.

LES INDÚSTRIES. — Quan un poble excel·lia en una manufactura costosa i supèrflua, i, per tant, de reduït consum interior, es veia forçat a exportar-la. Foren famoses, en els temps antics, les fàbriques de Tir, de Babilònia, de Cartago, de Milet: la indústria, però, no era pas un treball nacional pròpiament dit, que tingués influència en l'intercanvi; no era una potència econòmica com l'agricultura,

que fou sempre l'ocupació predilecta dels antics.

Les indústries babilòniques produïen teixits de lli i de cotó, notables per llur finor, dibuix i colorit; tapissos famosos per llur riquesa i acabada confecció; armes, perfums i pedreries esculpides. Els perses eren mestres en l'art de la tapisseria, i fabricaven esmalts, rajoles, mobles, etc., que ordinàriament exportaven a l'Índia. A manca d'indústries preciose, els alarbs gaudien del monopoli de les perles de l'arxipèlag de Bahrein. Els egipcians excel·liren en les manufactures tèxtils, en les obres de metall i vidre i en la preparació del papirus.

Els fenicis s'aplicaven amb èxit a les indústries, puix que tenien facilitat de proveir-se de matèries primeres. Així es distingiren en la vidrieria i en la ceràmica, i sobretot en la fabricació de la porpra i de tapissos i joiells. També Cartago fou un poble industrial, i en això seguia, com en tantes altres coses, l'exemple dels fenicis. Més que en les indústries, Grècia es distingí en les arts, els productes de les quals també foren objecte d'exportació. L'antiga Roma no fou industrial en cap època de la seva història. Les indústries de tot el món treballaren per a ella.

CONDICIONS I PRÀCTIQUES DEL COMERÇ PRIMITIU. — El règim de l'esclavatge immobilitzava una part molt grossa de la població en les tasques agrícoles i sols deixava un petit marge a la indústria i al comerç, que eren considerats com a feines degradants. A Egipte. el comerç i els negocis estaven

en mans de les dones, segons ens conta Heròdot; les dones eren les qui venien, compraven i mercadejaven públicament, mentre que els homes filaven i cosien. Això pot explicar, en part, la preponderància que van tenir a Egipte els estrangers com a comerciants. La gran fecunditat del sòl de l'Egipte, sota el règim de l'apropiació de la terra per una minoria privilegiada, havia de donar per conseqüència directa la misèria extremada del poble i la servitud, cosa que es veié també a l'Índia i a la Xina.

D'altra banda, l'esperit religiós dels egipcis els retreia del treball i del comerç. No passava així entre els fenicis i els cartaginesos, que per heure un guany amb llurs mercaderies s'aventuraven a les més remotes regions i desembarcaven en platges desconegudes on, per a mercadejar, ni parlar els calia, per tal com ignorant la llengua del país tampoc no haurien entès els indígenes. Així s'establí en l'antiguitat el tràfic o comerç mut, que els nautes feien, deixant les mercaderies a la platja i tornant a llurs embarcacions, on esperaven que els de terra posessin al seu costat la quantitat d'or que per les mercaderies oferien. Un cop deixaven els indígenes el metall, també es retiraven. Els traficants desembarcaven de nou i, si trobaven el preu raonat, prenien el metall i partien. Si no, tornaven a asseure's a llurs naus fins que els compradors afegissin l'or que mancava, car ni els uns prenien l'or abans d'assolir el preu de la mercaderia, ni els altres prenien els objectes desembarcats abans que llur or fos acceptat. Segons Plini, també realitzaven aquest tràfic mut

els sèrics, amb les caravanes d'Orient. Àdhuc posteriorment, aquesta manera de mercadejar s'usà entre els russos i els siberians.

A Grècia el comerç local es feia a la plaça pública, on els mercaders eren vigilats per magistrats i agents que inspeccionaven el mercat, els pesos i les mesures. Per al comerç exterior existien drets de duana, que no eren proteccionistes, sinó senzillament fiscals. Tota mercaderia, tant a l'entrada com a la sortida, sofria un impost del 2 %. del seu valor. El comerç exterior produïa a Atenes rendes elevades. Les lleis de la República limitaven o prohibien l'exportació de certs productes, com les figues, la llana, la cola de peix, que el país no produïa en quantitats suficients, i imposaven drets a la importació de mercaderies estrangeres. Per a l'exportació, la legislació variava segons els objectes. Els indispensables a l'alimentació, defensa pública, o rars en el país, si no eren prohibits, tenien taxes enormes. Les exportacions dels productes de l'Àtica (oli, mel, marbre, metalls, objectes d'art) no solament eren permeses, sinó encoratjades. La importació de blat i fruites era afavorida.

En els primers segles de llur història, els romans foren un poble agricultor i guerrer, de costums frugals, que tenia poques necessitats i es bastava a ell mateix. Les arts, els oficis i el comerç eren exercits pels esclaus; la llei Flamínia prohibia el comerç, per ésser professió plebea, als patricis. Però aquests prenien part en les operacions mercantils servint-se dels lliberts. A Roma, les mercaderies ne-

cessàries al comerç interior, sobretot els productes agrícoles i pecuaris, eren dutes al fòrum, que es convertia en mercat públic. Aquest tenia lloc cada nou dies, de primer, i cada set després, i era inspeccionat per edils. La tradició romana atribuïa a Servi Tul·li la invenció de la moneda: el cert és que fou coneguda a Roma des de temps molt antics. Les d'argent foren introduïdes al mercat l'any 269 a. de J. C.. Les d'or ho van ésser mig segle després.

El comerç exterior es desenvolupà a mesura que s'estengueren els dominis del poble romà, malgrat les lluites que aquest sostingué per la llibertat dels ciutadans i les guerres exteriors amb què gradualment s'anà imposant als altres pobles d'Itàlia. El 507 a. de J. C., Roma firmava amb Cartago un tractat de comerç, que fou moltes vegades renovat, per a afavorir l'exportació dels productes agrícoles i la importació d'esclaus i d'altres mercaderies. Les obres públiques que els romans emprengueren, sobretot durant l'època de l'imperi, i la cultura que desvetllaren en tot el món greco-llatí, afavoriren el comerç i afermaren les pràctiques mercantils.

ELS AUXILIARS: LA MONEDA, EL CRÈDIT, ELS CORREUS. — Com es veu en els poemes d'Homer, el comerç es feia al començament per la permuta dels objectes, però aviat hom va sentir la incomoditat d'aquests canvis, per la naturalesa de diverses mercaderies que no podien dividir-se sense perdre molt de llur preu, la qual cosa forçà els comerciants a recórrer als metalls, que no minven ni en bone-

sa ni en integritat en partir-se. Així en temps d'Abraham i sens dubte molt abans, hom introduí l'or i l'argent en el tràfic, i potser també el coure. El metall que servia per al pagament de les operacions de compra-venda era pesat a trossos o en varetes. Per a evitar el frau en el pes, s'imposà la monetització. Heròdot atribueix l'invent de la moneda als lidis (segle VIè a. de J. C.); però és provat que contemporàniament la coneixien els eginetes i els perses.

Els assiris i els caldeus usaren monedes molt abans que el món greco-llatí. Els assiris fins arribaren a l'ús d'instruments de crèdit. S'ha comprovat que es servien d'unes obligacions o xecs que representaven valors metàl·liques. Les taules descobertes a Hillah el 1876 demostren que durant el regnat de Nabucodonosor hi havia a Babilònia una important casa bancària, la firma de la qual era: «*Egibi i Fills*». Aquesta banca prestava diner a termini fix sobre valors immobles i s'encarregava de la venda de terrenys i esclaus. Els babilònics crearen un exacte sistema de pesos i mesures.

Els indis no sols conegueren la moneda, sinó que encoratjaren els estudis aritmètics, que afavoriren molt les compra-vendes, per tal com ells varen ésser els inventors del sistema de numeració decimal i de les xifres que més tard foren conegudes amb el nom d'aràbigues, per haver estat els àrabs els qui introduïren llurs guarismes i llur sistema en els pobles occidentals.

En els primers temps, a Grècia, les monedes no

eren encunyades, la qual cosa explica llur identitat de nom amb els pesos. Solament després de la guerra del Peloponès s'encunyaren monedes de coure. Els grecs gravaven damunt de llurs monedes jeroglífics particulars de cada província: així els de Delfos hi representaven un dofí; els d'Atenes, l'ocell de Minerva, la vigilant xibeca; els de Beòcia, un Bacus, etc.. La varietat de pesos, mesures i monedes que existia en tot el món antic, dificultava les operacions comercials. A Grècia, la unitat fonamental de pes era el talent, que literalment significa balança, pes. A Atenes, el talent valia 60 mines; la mina, 100 dracmes; la dracma, 6 òbols. (El talent equivalia a 5,894'37 francs or. L'òbol, a 0'16 francs or).

A Roma s'usava un sistema de mesures perfectament coordinat, la base del qual era el peu romà (266 mm.). La unitat monetària era l'*as*, o sia el pes d'una lliura d'estany. La vàlua de la moneda tingué moltes de fluctuacions. Durant l'imperi, l'as no valia més enllà de deu cèntims de franc. El denari valia deu asos.

Les operacions de crèdit s'introduïren durant l'Edat Antiga dins les pràctiques mercantils, però fou sempre per excepció. Si, com s'ha dit, els assiris conegueren el xec, s'ha comprovat també que a la Xina s'usaven, vuit segles abans de J. C., uns efectes semblants als bitllets de banc. També des de molt antic conegueren dos altres instruments de crèdit, si bé en estat rudimentari; el paper-moneda i la lletra de canvi. Les lletres de crèdit són atribuïdes als

cartaginesos. La pràctica comercial més interessant dels cartaginesos fou l'ús d'una forma de crèdit circulant anomenada «moneda de cuir», consistent en un cuir gravat i segellat pel govern, que el poble reconeixia com a crèdit de l'Estat. Els romans conegueren també diversos efectes mercantils. Octavi Noël en cita més d'un cas en tractar de les factories comercials de la Gàl·lia i especialment de la província narbonesa.

En els darrers anys de la República, afegeix el citat historiador, la lletra de canvi i el xec havien esdevingut comuns: ambdós circulaven força, no solament en tota l'extensió del territori de Roma, sinó en les províncies sotmeses a la gran ciutat; l'ús n'era universalment conegut. En una carta al seu amic Atic, Ciceró li recomanava un fill que se n'anava a Atenes, on havia de seguir els cursos del Liceu, i li deia: «Voldria saber si ha de prendre una lletra de canvi per a procurar-se els diners que necessita per al viatge...».

A Grècia i a Roma hi havia una mena de comerciants exclusivament dedicats a facilitar la circulació dels capitals i, per conseqüent, les transaccions comercials: eren dits *trapezistes* a Grècia i *argentaris, mensaris* i *numularis* a Roma. La professió de canvista de monedes era comuna a Atenes, on també circulaven documents de crèdit semblants a la lletra de canvi. El temple de Delfos rebia quantitats considerables en custòdia, i arribà a ésser una mena de banca de dipòsit. Però es va abusar de la usura, que en temps de guerra assolí el trenta per

cent. Els numularis romans eren veritables banquers, que rebien dipòsits de diners i feien pagaments i préstecs. L'empobriment progressiu de Roma durant l'imperi obligava a pagar les exportacions en diner comptant i contribuïa a augmentar la taxa de l'interès.

Tal com els coneixem actualment, els correus són una institució moderna. Tanmateix, sempre hi ha hagut un servei postal. Quatre mil anys abans de J. C., segons sembla, els xinesos ja havien establert carros de posta tirats per cavalls. Els faraons de la XIXª dinastia (2400 a. de J. C.) instituïren correus a cavall per a publicar els edictes i decrets als pobles vassalls. Cirus i Darius també ho feren en el si de l'imperi persa; llurs correus eren tan ràpids que en sis dies recorrien tota la via règia de Susa a Sardes. A Grècia, aquests serveis es feien especialment per mar o per correus a peu *(emeròdroms)*. En el mon romà, fins al temps d'August, existia el *cursus publicus* per al transport de despatxos governamentals i dels funcionaris. Els dominis de Roma arribaren a comptar amb 372 vies obertes per les legions, de les quals n'hi havia 34 a la Península ibèrica, amb 6,953 milles, equivalents a 10,430 quilòmetres, i 296 estacions o estatges. Els transports i els correus s'organitzaren amb una perfecció que meravella, tenint en compte la inferioritat de mitjans; de faisó que les postes romanes assoliren una velocitat de prop de dotze quilòmetres per hora, cosa que els nostres correus no tingueren fins a mitjans del segle XVIIIè.

LES COLÒNIES EN L'ANTIGUITAT. — La dependència de la metròpoli era, per a les colònies, cosa voluntària. En això radica llur característica. Cada colònia tenia llibertat comercial. Tanmateix, els cartaginesos exerciren damunt les llurs una supremacia política i econòmica, encara que no pugui dir-se que establissin un sistema colonial. Les colònies púniques de la Ibèria eren tanmateix lliures de traficar amb Marsella i amb els establiments cartaginesos de Sicília. Els sistemes prohibitius i els monopolis eren desconeguts. La legislació aranzelària era exclusivament fiscal. Encara que no fos possible el comerç de comissió, com no fa gaire s'ha dit, els traficants fenicis i grecs tenien sucursals i comanditaris a les colònies de llurs països, com s'ha comprovat pel que es refereix a les que uns i altres establiren a Catalunya.

Els pobles més colonitzadors de l'antiguitat varen ésser els fenicis, els grecs i els cartaginesos, per tal com varen ésser els més navegants. Els fenicis establiren colònies per totes les costes de l'Àsia Menor i arribaren fins al Golf Pèrsic; a les ribes de la Mar Negra, a Sicília, a Sardenya, a Ibèria, a l'Àfrica septentrional i, en general, a totes les costes mediterrànies. La més famosa de totes va ésser Cartago, que esdevingué, al seu torn, un gran empori. Els grecs ompliren de colònies les costes meridionals d'Itàlia, on fundaren, entre altres, les ciutats de Cumas, Nàpols, Síbaris, Crotona, Tarent i Reggio, i les de Sicília, on fundaren Messina, Taormina, Naxos, Catània i Siracusa. Tant predominà l'element grec en

aqueixes regions, que hom les denominà Magna Grècia. També establiren colònies a les costes ibèriques i al golf de Lió. Els focencs fundaren Marsella i Empúries, aquesta darrera prop del lloc en què els rodis havien fundat Roses. Són d'origen grec Dènia i Sagunt, i se suposa que també ho són Lisboa i Tuy, a l'Atlàntic.

La història de l'expansió colonial grega comprèn dos períodes: el primer, del segle XIè al Xè a. de J. C., fou conseqüènciia de la invasió dòrica. El segon període es troba comprès entre els segles VIIIè i VIè a. de J. C.. Aquest fou el més important, i es pot dir que no hi hagué regió de la Mediterrània que no fos colonitzada pels grecs. Aquesta expansió, però, fou contrariada a Occident pels etruscos, que no pogueren impedir que els hel·lènics s'establissin al Migdia d'Itàlia, a Còrsega i a Elba, i pels cartaginesos, que els arrabassaren llurs colònies sicilianes, ibèriques i balears. A Orient, l'oposició fou iniciada per Pèrsia, que va sotmetre les colònies de l'Àsia Menor (546 a. de J. C.); però aquesta oposició fou temporal només, i Grècia continuà amb la seva puixança mercantil fins a l'hegemonia política de Macedònia.

Cartago fundà factories i colonitzà les costes d'Ibèria, de Sicília i d'Itàlia, i en poc temps esdevingué la monopolitzadora del tràfic de la Mediterrània occidental, on fundà Cartago Nova. Seguint l'exemple de fenicis i grecs, treia d'Ibèria argent en gran quantitat, la qual cosa ha fet dir a un escriptor americà que la península fou el Perú dels temps antics.

Els romans no colonitzaren amb fins comercials com els fenicis i els grecs. L'índole del poble romà el duia a organitzar sota el seu jou els pobles vençuts, aprofitant-se, però, del fruit de llurs indústries i gravant-los amb forts tributs. Forçosament, entre vençuts i vencedors s'establia un tràfic comercial, necessari, per altra part, per a satisfer la voracitat de Roma. En les colònies llatines, els colons conservaven la religió, la llengua i els costums de la metròpolis. En temps dels Gracus, en colonitzar, Roma no perseguí solament finalitats estratègiques, sinó també socials, per tal com amb l'ajuda de les colònies pretengué remeiar la misèria del poble. Sil·la ordenà colònies militars i s'abrogà el dret de repartir les terres entre els soldats. Roma fundà colònies fins al temps de Dioclecià. Les expedicions de Cèsar a les Gàl·lies i a la Gran Bretanya i les de Tiberi i Drusus a Germània, donaren a conèixer al món antic regions encara desconegudes, que ampliaren molt els domenys del comerç.

EL COMERÇ CATALÀ FINS A L'ÈPOCA ROMANA. — Els grecs, els fenicis, els cartaginesos i els romans deixaren a Catalunya inesborrable record de llur activitat. Com observa Frederic Rahola en el seu estudi sobre el comerç i la indústria de Catalunya, ací no hi ha hagut mines d'or i d'argent, exceptuant Tarragona en la part baixa, i és per això que els pobles antics que acudiren a la península a la recerca de metalls preciosos, s'establiren a Catalunya atrets per la seva situació favorable al comerç i pels

avantatges que oferia per a la dominació de la Ibèria. Si els pobles esmentats romangueren a Catalunya, fou perquè es trobaren al bell mig de la ruta del comerç del món antic. I afegeix Rahola: «Els grans, el lli, la llana, l'espart, el vi, l'oli, la mel i els productes de la caça i de la pesca, foren objecte de canvi i donaren ja, en els temps més antics, origen a factories i impuls a la navegació. La mar Mediterrània influí sobre les terres que més tard constituïren la nostra Catalunya amb més força i continuïtat que sobre les altres terres hispàniques. Tota la navegació fenícia, grega i romana tenia de recalar a les costes catalanes o vorejar les de l'Àfrica per arribar a la Bètica, que era l'Eldorado de les velles centúries. En realitat Catalunya era com un seguit de la Ligúria i de la Gàl·lia, on florí Marsella, que rebrotà en Empúries. Les races indígenes mostren en tots aquests indrets gran semblança, són les mateixes les colonitzacions, i les conquestes que hi sobrevingueren, la mar les mantingué en constant comunicació. La manca o escassesa de metalls preciosos afavorí l'existència d'una població lliure i independent, ja que allí on tenia lloc l'explotació de les mines, la gent indígena restava subjecta a la servitud per als treballs durs i pesats de la mineria. La pau de què gaudí Catalunya en plena dominació romana desenrotllà el conreu del seu sòl i afavorí l'exportació a Itàlia i altres parts de l'imperi, del blat, de la civada, del vi, de l'oli, de la mel, de la cera i àdhuc dels teixits de lli, finíssims, que hom teixia al Camp de Tarragona. Les nostres fustes en

temps de Juli Cèsar sortien cap a la Gàl·lia, per a la construcció de naus. Tot això feia que tingués gran moviment el tràfic marítim i molta importància la nostra navegació».

En un altre lloc de l'esmentat estudi, Frederic Rahola escriu: «Per més que els romans consideraven el comerç i la indústria com a professions innobles, l'antiga organització de les ciutats ibèriques que fonamentaren els nous municipis romans, i els col·legis d'artesans que foren l'origen dels gremis i dignificaren les arts manuals, donaren lloc que el treball tingués més importància a la província hispànica que a la mateixa metròpoli. Les grans obres públiques que els romans emprengueren, els treballs hidràulics que realitzaren mitjançant els aqüeductes i canals, així com també la cultura que desvetllaren en la nostra terra, foren causa que les arts i oficis, ensems que el comerç, prenguessin gran volada. Les despulles d'aquella civilització.... diuen clarament que l'activitat del nostre país es manifestà llavors d'una manera intensa i esplendorosa».

LES DOCTRINES ECONÒMIQUES. — Fora d'algunes nocions tècnicament econòmiques sobre el treball, la propietat, el canvi o la moneda, ni els grecs ni els romans, ni menys encara els pobles més antics, no tingueren doctrines econòmiques. El socialisme teòric de Plató i d'Aristòtil no influí per a res en l'economia de Grècia; deixà, però, una noció molt precisa de l'Estat i de les seves funcions, sobre la qual noció es recolzà tot el sistema econòmic dels an-

tics. Els romans, establint idees jurídiques sobre fets econòmics, construïren una teoria de la propietat individual que arrelà extraordinàriament i que ha arribat en tota la seva integritat fins als nostres dies. En aquesta teoria, l'individu es feia fort dins l'esfera econòmica, per tal com donava gran valor als béns posseïts o guanyats, la qual cosa l'estimulava a l'adquisició de riqueses, que si no podia esperar de la guerra o del fisc, havia d'assolir, forçosament, amb la indústria o el comerç.

II

DELS BÀRBARS A LES CROADES

LES INVASIONS GERMÀNIQUES. — La mala administració, la corrupció dels costums i el Cristianisme, que predicava la igualtat dels homes, la fraternitat dels pobles i el menyspreu dels béns terrenals i s'oposava al sistema esclavista i als principis morals de la societat antiga, prepararen la ruïna de l'Imperi romà d'Occident i amb ella l'adveniment d'una nova era. Moguts per l'afany de guerrejar, àvids de conquistes i de riqueses, atrets, demés, per la suavitat del clima, els bàrbars es llançaren damunt les províncies romanes d'Occident en successives irrupcions, i després de sotmetre-les i d'adoptar la religió dels vençuts, hi fundaren nombrosos Estats.

La causa de les invasions bàrbares fou principalment econòmica, això és, la desproporció creixent entre el nombre d'habitants i els mitjans de subsistència. Els bàrbars eren originaris de l'Àsia i durant molt de temps havien romàs al Nord d'Europa i a les planures properes a la mar Càspia. Llurs pobles principals eren els huns, els alans, els gods, els sueus i els vàndals, els francs, els saxons i els llombards.

En aquesta època la història registra enormes i persistents encariments de la vida, produïts per les

guerres devastadores. Les ciutats i nacions enteres romanien isolades i abandonades a llurs recursos naturals i no cercaven altra cosa que defensar-se. La gran xarxa de camins establerta pels romans no servia sinó per als guerrejadors. Els camps eren adés devastats, adés abandonats. La Mediterrània era l'única via comercial practicable i coneguda. La navegació era irregular i difícil.

La darrera onada invasora que va caure damunt l'Europa meridional, i que arribà fins a les ribes mediterrànies, fou la dels normands, navegants intrèpids que en el segle VIIIè abordaren les costes d'Irlanda i que en el IXè colonitzaren la Islàndia. Per aquestes mateixes èpoques irromperen damunt les costes de la Mànega, desembarcaren en el golf de Gascunya, arribaren a la Mediterrània i es fixaren definitivament a Anglaterra, a França i a Itàlia. Els normands contribuïren al progrés geogràfic destruint les llegendes que corrien sobre les regions boreals d'Europa. Ells portaren a llurs costes el cristianisme i la llavor de la cultura greco-llatina. Els invasors, de llur costat, exaltaren en els països conquerits el sentiment de la independència, que tant contribuí al progrés econòmic dels pobles medievals.

BIZANCI, CENTRE DEL COMERÇ MUNDIAL. — Mentre l'Occident europeu romania en l'abandó i a mercè dels invasors, l'Orient, això és, el món grec cristià, conservà la independència i, gràcies a la seva posició estratègica, una part del tràfic mundial es

concentrà a Constantinoble, que des de llavors fou considerada com un centre econòmic molt important. Davant la barbàrie universal, Bizanci esdevingué el principal refugi de la cultura antiga. Com abans Roma, l'opulència bizantina feia afluir-hi les riqueses del món enter, i a mesura que l'Occident se li anava tancant, el seu comerç es dirigia amb preferència devers l'Àsia, d'on rebia tots els productes propis de l'Orient. Al començament, aquest tràfic es conduïa per la via marítima d'Alexandria; però el creixent poder de l'Islam obligà més tard els bizantins a substituir-lo per caravanes, seguint els camins de Síria, i de Tartària.

En els primers temps, Bizanci s'aplicà a la indústria pesquera i al comerç dels grans que rebia d'Egipte i de les regions de la Mar Negra. Com s'havia fet a Roma, els ciutadans bizantins pagaven els serveis de la gent del poble amb mesures de blat. De les costes de la Mar Negra, Bizanci rebia cera, mel, reïnes, pells i pedres precioses. Els pobles de Ponent li trametien metalls en brut i altres materials, com fibres i llanes per a les seves manufactures.

L'emperador Justinià (527-565) introduí en llarga escala la pràctica dels monopolis de venda, del dret exclusiu de producció o d'una forma especial del tràfic. Aquest procediment fou adoptat i confirmat pels seus successors, a causa dels ingressos que amb tals monopolis obtenien i que s'esmerçaven en obres públiques. En aquells temps, Bizanci fou també un gran centre industrial i artístic, que s'especia-

litzava en els mosaics, els esmalts, l'orfebreria, els treballs en ivori i moltes d'altres manufactures artístiques i de luxe. Els banquers bizantins eren, en el segle VIè, prou nombrosos i puixants per a constituir una classe considerable dins de l'imperi, i estaven organitzats en col·legis o corporacions, els privilegis i obligacions dels quals eren reglamentats per les lleis.

Justinià es proposà de convertir la Mediterrània en un llac grec i començà la conquista de l'Àfrica, d'Itàlia i de la península ibérica, i pretengué d'arribar per la Mar Roja fins a l'Índia, per obrir un camí al comerç de la seda. Els seus propòsits moriren amb ell; les províncies mediterrànies i asiàtiques es perderen i no fou possible d'establir el comerç directe amb la Xina, cosa que ja no urgia des del moment que el cuc de seda havia estat introduït a Europa. Procopi narra aquest fet, que hom situa a l'any 552, i l'atribueix a dos monjos que, havent ja estat al país del sèrics, proposaren a l'emperador un camí més curt que no pas el de valer-se dels etíops, com Justinià pretenia, per a l'obtenció de la seda, i era el de fer-la conrear pels mateixos grecs. L'emperador envià els monjos a la Xina a la recerca dels ous del verm productor de la seda, cosa que els enviats compliren duent-los amagats dins de llurs bastons de viatge. Els gèrmens fructificaren i foren cultivats amb les fulles de la morera. Després d'aquest fet, tota relació entre la Xina i Europa restà interrompuda. La indústria de la seda prengué gran extensió, i eren tantes les moreres que hom

cultivava a Grècia, que una part d'aquest país prengué el nom de Morea.

REPRESA DEL TRÀFIC OCCIDENTAL. — Fora del món cristià, devers el segle VIIè, sorgí, amenaçador per a Bizanci, l'Islam, que s'estengué al migdia de l'Àsia fins a les Moluques, a l'Àfrica fins a l'Atlàntic, i es difongué per tota la conca mediterrània. Tal invasió forçà Constantinoble a estendre la seva influència devers l'Occident europeu i a reprendre les relacions que les invasions barbàriques havien interromput. El període de les invasions s'acabava mentre l'Islam anava consolidant el seu poder.

Assenyala la fi d'aquells temps tumultuosos l'adveniment de Carlemany (771-814), el qual començà la reorganització de l'Europa occidental i acabà sempre les seves conquistes amb tractats favorables al comerç. Carlemany obrí camins, aixecà fars, obrí ports, ideà i començà un canal entre el Rin i el Danubi, que no es pogué terminar per imperícia dels enginyers, i si bé combaté més d'una vegada contra els musulmans, va estrènyer les relacions econòmiques amb els califes. Durant el seu regnat, Basilea, Estrasburg, Worms, Magúncia i Colònia, varen ésser importants centres comercials. La navegació fluvial reprengué certa activitat. Per mar, la navegació fou més difícil de renovar, car les incursions dels sarraïns havien paralitzat el tràfic dels ports de Marsella, Niça i Frejús.

Data de l'època de Carlemany la reorganització

de les marines locals de la Gàl·lia, la Hispània i l'Itàlia del Nord, on tota indústria marítima havia desaparegut. A l'interior del seu imperi, Carlemany havia afavorit les fires i instituí la d'Aquisgran que durant tota l'Edat mitjana fou el centre de reunió dels mercaders europeus. Els saxons duien a Aquisgran l'estany i el plom de la Gran Bretanya; els jueus, quincalleria i vasos de preu; els eslaus, metalls del Nord; els gàl·lics, productes de llurs manufactures; els mercaders de les costes d'Itàlia i de Provença, estofes i espècies provinents de Constantinoble i de l'Àsia; els llombards i romanyans hi duien teixits de llana. Les fires més importants de França i d'Alemanya daten d'aquella època, durant la qual el món llatí s'acabà de fusionar amb el bàrbar, i en la qual Bizanci començà a sentir-se influïda políticament i econòmica pels pobles occidentals.

EL COMERÇ MUSULMÀ. — Mentre Bizanci concentrava el comerç oriental i l'Occident era devastat per les darreres incursions bàrbares, a les portes d'Europa s'alçava un poble que s'havia sostret a la civilització romana i acabava d'abraçar una religió que l'impel·lia a la conquesta del món. Guiats per llurs califes, els musulmans s'apoderen de totes les costes meridionals de la Mediterrània, conquisten l'Assíria i la Pèrsia, refan la ruta d'Alexandre i arriben fins a l'Indus, assalten Bizanci (617), ocupen la península pirinenca (711), amenacen la Gàl·lia i envaeixen les millors illes mediterrànies.

Aquest extraordinari moviment suscità en el món mahometà una gran multiplicitat d'energies. Els àrabs cultivaren totes les branques del saber humà, i Bagdad, Còrdova, el Caire, i Ispahan arribaren a ésser grans centres de cultura, L'islamisme penetrà a l'interior d'Àfrica i d'Àsia. Els sarraïns foren els creadors de la moderna comptabilitat comercial, difongueren l'ús de les xifres dites aràbigues i inventaren les fraccions decimals.

Gràcies a ells, l'agricultura tornà a florir en les regions europees i africanes que ocupaven, on introduïren nous cultius ,com el sucre, el cotó, el safrà, la móra, el taronger, el llimoner, la palma, etc.. Damasc va ésser potser el centre industrial més important de l'època: excel·lia en les indústries tèxtils i les seves faiances eren molt estimades a Occident. Bagdad es va distingir pels seus joiells artístics i pels seus teixits de seda. S'atribueix als sarraïns la invenció de la manufactura del paper; en fabricaven de fil, de cotó i àdhuc de seda. El Iemen posseïa manufactures de llana i enviava raïms a Corint, on els convertien en panses; Ispahan, tan celebrat per la seva cultura intel·lectual, produïa finíssimes teles i arreus de gran valor. En els ports d'Asterabad, Amol i Abisgum es construïen nombroses naus. L'Àfrica no ofereix cap altre període de tanta civilització. L'Egipte, tant per la seva prosperitat interior com pel seu tràfic amb l'estranger, tornà a ésser el que fou en temps dels faraons. El canal que havia començat Necao al Baix Egipte per relligar la Mediterrània amb la Mar Roja fou posat

en condicions de servir als sarraïns, i per ell transportaven a l'Aràbia el blat egipci.

A la península ibèrica eren celebrats els cuirs de Còrdova, les robes de Múrcia, les sedes de Sevilla, etcètera, que eren objecte d'actiu comerç. En gran part de la península els sarraïns establiren notables manufactures i dotaren el sòl de nombroses obres hidràuliques. Fez, al Marroc, va tenir també la seva època d'esplendor. Les grans peregrinacions a les ciutats santes de l'Islam, com la Meca, Medina i Cairuan, eren veritables fires comercials. A l'Àsia, els alarbs estaven en relació amb la Xina, amb l'Índia i amb les regions de la mar Càspia, amb els quals països traficaven per terra. El camp principal del comerç marítim àrab era l'Oceà Índic. A les costes de l'Àfrica fundaren diverses colònies, i arribaren fins a Madagascar. A la Mediterrània comerciaven amb els ports de l'imperi grec i sostenien relacions constants amb els alarbs d'Espanya, del sud d'Itàlia i d'Àfrica. Trebisonda, a la Mar Negra, fou l'empori del comerç àrabo-bizantí. Carlemany, com s'ha dit, féu tractats comercials amb els musulmans, i, malgrat les prohibicions pontifícies, algunes ciutats italianes tingueren tractes mercantils amb ells.

EL COMERÇ DURANT EL FEUDALISME. — Fora del món musulmà, és a dir, a l'Europa cristiana, el fraccionament polític i l'esperit aventurer foren grans obstacles per al desenrotllament del comerç, dificultat ja pel gran nombre de gabelles i impostos (por-

tatges, peatges, tributs, etc.), que reis i senyors exigien als mercaders, la qual cosa sovint no garantia pas als traficants la seguretat personal, per tal com alguns senyors feudals es convertien en saltejadors que saquejaven els mercaders que passaven vora de llurs fortaleses. Malgrat això, amb els seus inexpugnables castells, el feudalisme va fer impossible noves invasions estrangeres; amb les regles i condicions del contracte feudal, substituïa per un principi de legalitat la tumultuària opressió del període barbàric; i encara, amb els mateixos feus i subfeus, estengué a molts l'ús i la utilitat de les terres i preparà la divisió de la propietat.

Aquests avantatges s'han reconegut després, car mentre existí, el feudalisme fou fatal, no sols al comerç, sinó a la mateixa agricultura, tant per la condició servil dels treballadors, com per les guerres freqüents que reis i senyors sostenien amb llurs veïns, cosa que impedia la introducció de tot millorament agrícola. Les dificultats de les comunicacions eren agreujades per les tiranies dels senyors feudals i pel bandidatge organitzat que travaven les contínues i habituals comunicacions; però eren suplides per l'organització periòdica de les fires, que els magnats protegien amb molts de privilegis.

Entre els rars costums econòmics que existien en l'època feudal, mereixen d'ésser recordats el dret de naufragi, el de successió dels estrangers i les lleis de queviures que, per manca de mitjans de comunicació i de transport, tenien un caràcter coercitiu, fixant el lloc i l'hora de venda dels queviures i llurs

preus i prohibint, de vegades amb terribles penes, llur exportació. Aquestes prohibicions eren, però, inútils, davant les grans caresties que sovint hi havia i que generalment precedien les pestes i les epidèmies.

L'ESGLÉSIA. — Contenint el desgavell polític dels temps bàrbars primer i del feudalisme després, s'aixecava com un poder superior l'Església romana que, si bé fou impotent per a mantenir l'imperi de Carlemany, contribuí també a l'obra civilitzadora començada per aquest. A França, a Anglaterra, a Alemanya, a les regions de la península ibèrica no dominades pels musulmans, els ordes religiosos, que s'havien estès molt, agrupaven a llur redós, a l'ombra de llurs abadies o monestirs, poblacions cada vegada més nombroses, a les quals ensenyaven l'agricultura i les indústries que havien après de l'Orient. A poc a poc, observa Octave Noël, aquestes aglomeracions constituïren la base de ciutats poderoses, que, a llur torn, esdevenien centres de transaccions considerables, als quals el comerç s'imposava com una necessitat. D'altra banda, l'Església va ésser una gran institució financera, per tal com recollia i dispersava considerables quantitats de diner. Les seves rendes derivaven de les terres que posseïa, i eren moltes, i dels impostos per ella establerts.

IMPORTÀNCIA MERCANTIL DE LES CROADES. — El feudalisme i l'Església donaren lloc a les croades, les quals, encara que no assolissin el fi polític

i religiós que perseguien, endarreriren la irrupció dels turcs a Europa, afavoriren la puixança de les ciutats lliures i impulsaren força el comerç, la indústria i la navegació. Les croades (entre 1096 i 1270) [1], acabaren de posar en contacte el món germano-llatí i el grec, obriren nous mercats al comerç occidental i generalitzaren l'ús dels instruments de crèdit.

Moltes ciutats italianes empraren grans cabals per a equipar i proveir les flotes de transport dels croats cap als Llocs Sants. Amb aquest objecte es formaren grans magatzems a les costes, sota la protecció dels prínceps, que els protegien amb llurs blasons; aquests dipòsits afavoriren l'especulació i la competència dels mercaders que pretenien d'acaparar les mercaderies destinades als croats. Per evitar possibles col·lisions entre els competidors, calgué regular i establir els drets de cada un d'ells, la qual cosa donà origen als consolats comercials.

Des del moment que la navegació de la Mediter-

(1) Les croades donaren lloc a vuit expedicions; la primera es realitzà del 1096 al 1099; la segona, del 1147 al 1149; la tercera, del 1189 al 1192; la quarta, del 1200 al 1204; la cinquena, del 1217 al 1221; la sisena, del 1228 al 1229; la setena, del 1248 al 1254 i la vuitena, que fou la darrera, el 1270. «Darrera els croats, o junt amb ells, escriu Nicolau d'Olwer, anaven a Palestina els mercaders. Fracassades en l'aspecte religiós, les croades triomfaren en l'aspecte comercial, obrint al comerç directe de l'Occident els mercats del Llevant mediterrani». (L. Nicolau d'Olwer: *L'expansió de Catalunya en la Mediterrània oriental.* «Enciclopèdia Catalunya», Edit. Barcino, 1926).

ràmia fou represa, els coneixements geogràfics i nàutics esdevingueren assequibles per a tothom. L'obtenció dels productes orientals i el contacte de gairebé tots els pobles mediterranis entre ells, van afavorir nombroses indústries, tant als països meridionals on desembarcaven els croats, com a les regions on eren organitzades les expedicions.

Les croades foren fatals per a Constantinoble; el món musulmà, en canvi, no se'n va ressentir. Llavors tot l'avantatge comercial recaigué a Itàlia, que gaudí de l'hegemonia del tràfic mediterrani. També assoliren gran importància els països veïns de la mar del Nord i de la mar Bàltica, on les ciutats neerlandeses i alemanyes exercien una supremacia mercantil similar a la de les ciutats llatines. Obra del feudalisme, les croades enfortiren de cop i volta llur puixança, però a la llarga l'afebliren, per tal com obriren noves fonts de riquesa a les ciutats lliures, que més tard havien d'aliar-se amb els monarques per abatre la supèrbia dels senyors feudals. Les croades finen amb el segle XIIIè, quan comença l'època de les grans descobertes geogràfiques; però fins el 1400, els grans viatges, així com el gran comerç, es varen fer per via terrestre. La navegació era un senzill cabotatge i va mantenir-se així durant tota l'Edat Mitjana, si bé durant les croades l'art nàutica millorà molt: l'agulla magnètica fou usada pels navegants de la Mediterrània, des del segle XIè; al segle XIIIè ja varen dreçar-se les primeres cartes de navegar.

BARCELONA, CENTRE COMERCIAL. — Hom dedueix de diversos documents adduïts pels historiadors, que Barcelona va refer-se aviat de la devastació musulmana i que al segle XIè el seu comerç es trobava ja en bon estat. «No és, doncs, estrany», escriu Carles Pi i Sunyer, en *L'aptitud econòmica de Catalunya*, «que ja a la meitat de la dotzena centúria, Benjamí de Tudela la descrigui com a població marítima molt freqüentada per negociants i mercaders de tots els països, com grecs, pisans, genovesos, sicilians, egipcis, siris i altres asiàtics. Aquesta nombrosa i heterogènia concurrència mostra que Barcelona tornava a ésser, altra volta, el centre d'un nucli actiu i treballador: la Catalunya reconstruïda».

Mentre es feia la unitat catalana, ni els sobirans ni els mercaders no negligiren el tràfic exterior. Durant les croades, a les quals Catalunya no prengué part, tret de l'intent fallit de Jaume I, el port de Barcelona, massa excèntric per al passatge dels croats, es consagrava especialment al comerç. Per ell arribaven a la península les aromes i les drogues d'Orient. Els comtats de Barcelona i d'Empúries tenien naus que feien al tràfic de Llevant. Una ordinació del Conqueridor, del 1227, prohibeix d'aprofitar-se de naus estrangeres, tant per al comerç de Síria com per a tots els altres ports, mentre n'hi haguessin a la platja de Barcelona, la qual cosa prova l'existència d'un tràfic regular amb les escales de Llevant. Durant les croades hi havia mercaders catalans establerts en importants centres co-

mercials, com Tir, Sant Joan d'Acre i Alexandria d'Egipte. En aquest darrer port Catalunya posseïa, per conveni del soldà d'Egipte amb el comte de Barcelona, un alfòndic i un consolat.

Estimulades per l'exemple de Barcelona, les naus de València i de Mallorca contribuïren a establir la puixança marítima i comercial del nostre poble i el prestigi del seu pavelló.

III

ELS DARRERS SEGLES MEDIEVALS

LES RUTES DEL COMERÇ DURANT L'EDAT MITJANA. — La Mediterrània, el Golf Pèrsic i el Mar Roig seguien essent les principals rutes marítimes del comerç. Les mercaderies de l'Extrem Orient i de l'Índia, entrades per l'estret d'Ormuz, al Golf Pèrsic, remuntaven l'Èufrates i el Tigris i anaven a parar a la mar Negra per Trebisonda o a la Mediterrània per Alep o per Damasc. També, entrades al Mar Roig per l'estret de Bab-el-Mandeb, anaven per Ailah cap a Alexandria, on les prenien les naus europees. Les ciutats marítimes italianes, les provençals, i Barcelona mateix, rebien aquests productes i els trametien als països continentals, a Anglaterra i a Escandinàvia.

Les vies més freqüentades d'Europa eren: les alpines d'Itàlia, les fluvials del Roine, Saona i Mosel·la a França; la del Danubi a l'Europa central, i les del Don i el Volga a l'oriental. Vers el segle XIIIè, els genovesos havien establert una comunicació marítima directa entre la Mediterrània, els Països Baixos i Anglaterra.

Als darrers segles medievals, va tenir gran importància la zona mercantil centroeuropea, que s'estenia del Roine al Danubi i del Po als llacs al-

pins i al Rin, on Augusta, Ratisbona, Nuremberg, Lucerna, Zuric, Berna, Basilea, Constança i Lió eren els emporis del comerç que entre si feien el sud i el nord europeus. A l'Àsia i a l'Àfrica, el comerç terrestre seguia les immutables vies que havien estat traçades pels bactrians, babilònics, cartaginesos i cirenesos i es feia sempre per caravanes, com avui dia mateix.

A Europa, la manca de seguretat dels camins i l'absència de tot ordre legal, obligaren a l'exercici del comerç en comú; els mercaders es reunien especialment per anar a les fires; sovint les naus no navegaven soles, sinó per grups.

MERCADERIES PRINCIPALS. — L'augment de la població i la creació de noves necessitats varen fer créixer naturalment el consum dels productes d'importació; però els productes orientals que durant l'Edat Mitjana es venien a Bruges no eren pas diferents dels que antigament es desembarcaven a Alexandria.

Heyd enumera, entre altres, els següents productes: àloe, alum, ambre, bàlsam, càmfora, canyella, cardamom, cotxinilla, coral, genciana, goma, laca, indi, ivori, lli, màstic, musc, nou gàl·lica, perles, gemmes, pedres precioses; ruibarbre, sàndal, sal, seda, zinc, safrà, brasil i altres fustes, fils i teixits d'or i d'argent, porcellanes, sucre, teixits de seda, vidrieries, armes, armadures, etc., sense oblidar-se dels esclaus.

Els productes colonials que durant l'Edat Moder-

na esdevingueren d'ús general, sols nodrien, com en els temps antics, el comerç de luxe; les matèries útils, com la seda, el cotó i les substàncies tintòries, eren, gairebé exclusivament, expedides a Itàlia i als Països Baixos.

LES INDÚSTRIES. — Indústries notables en l'Edat Mitjana foren les màquines mogudes per l'aigua i pel vent, les refineries de sucre, la fabricació de licors, l'extracció d'essències; les indústries tèxtils, que donaven teixits verament preciosos, com els brocats de Gènova; l'explotació de les mines; la fabricació de rellotges, d'instruments musicals i de tota mena d'armes; la vidrieria, la ceràmica, les manufactures de paper i de sabó, les adoberies de pells, les indústries tintòries, etc.. Després de la conquista de Morea pels venecians, aquests excel·liren més que no pas els grecs i sicilians en la indústria de la seda. Els centres industrials europeus més importants foren les ciutats italianes i neerlandeses, que feien un gran comerç d'exportació. L'especialitat industrial, la competència i la supremacia manufacturera, encara eren ignorades en l'Edat Mitjana.

LES CIUTATS ITALIANES. — Les ciutats lliures de la península itàlica disputaren a Constantinoble el monopoli comercial i adquiriren, amb les Croades, la supremacia de la Mediterrània. La més antiga, Amalfi, en el golf de Salern, establí banques a Sicília, Grècia, Síria i Egipte, amb els quals països exercí un comerç activíssim. El 1133 la ciutat caigué en

poder dels normands; més tard els reis de Nàpols li varen usurpar la sobirania. Pisa assolí importància després de la ruïna d'Amalfi i fou rival de Vecia i Gènova. Els pisans posseïren com a colònies les illes de Sardenya i Còrsega, on fundaren establiments mercantils. En les dues primeres croades els mercaders pisans obtingueren grans privilegis a Llevant i fortaleses i factories comercials en totes les costes de l'Àsia Menor. Florència usurpà el comerç a Pisa i concentrà el tràfic de la Toscana en els ports de Telamon i Liorna. Notable per les seves manufactures i operacions financeres, Florència posseïa, en terminar-se l'època medieval, 83 factories per a la producció de sedes i brocats d'or. Els teixits de Florència eren els primers a competir amb els d'Orient. Famoses per llurs fires foren Benevento, Salern, Bèrgam, Pàdua, Savona i Simigaglia; i per llurs indústries, Faenza, Urbino, Bolonya i moltes altres. Per llur important comerç, Gènova i Venècia mereixen especial menció.

Els serveis navals que Gènova prestà als croats li valgueren grans concessions mercantils a Antioquia, Cesarea i Trípoli. Després d'apoderar-se de Cesarea (1100), els genovesos fundaren nombroses factories a Orient; però aviat veieren sorgir davant de llur poder un terrible rival: Venècia, que s'aprofità de les Croades per a disputar a Gènova la supremacia de la mar i arrabassar-li, després de quatre guerres, el seu empori comercial.

Mentre els genovesos dominaven encara la via comercial de la Mar Negra, que s'enllaçava per Tre-

bisonda amb el Golf Pèrsic, els venecians, que a desgrat de tot volien contrarestar el poder de Gènova, que comptava amb el favor dels bizantins, signaren tractats de comerç amb els mahometans de Tunis, Trípoli i Egipte, amb la qual cosa Alexandria tornà a ésser el centre del comerç indi. Els venecians duien a Europa els més rars productes del llunyà Orient. La puixança genovesa va rebre un fort cop en ocupar els turcs les costes de la Mar Negra, i el 1381 acabà amb una nova guerra, amb els venecians, als quals disputaren l'illa de Tenedos. A la decadència comercial de Gènova, contribuïren no poc les lluites polítiques intestines i la sinuosa política mercantil de la república. Malgrat això, Gènova fou i continuà essent fins després de la seva ruïna política, una ciutat industrial; famosos eren els seus teixits de llana, cotó i seda, els seus pergamins, brocats, brodats, etc.

Venècia obtingué en poc temps la supremacia mercantil de la Mediterrània i esdevingué la Tir de l'Edat Mitjana. D'altra banda tot el que es referia al comerç i a la indústria depenia del govern; l'Estat era essencialment comercial i els prínceps que el regien eren en llur majoria mercaders: el govern feia empreses mercantils per compte propi, regulava els carregaments i nòlits de les naus, i subministrava als armadors les fustes que les ribes de l'Adriàtic produïen abundosament. Les importacions eren lliures, però les primeres matèries destinades a la indústria estaven sotmeses a un sever examen, com les sedes de les seves colònies gregues. Es prohibia

l'exercici de diversos oficis a la vegada, a fi que, amb la divisió del treball, en fos més segura la perfecció. Així, els venecians excel·lien en diverses indústries com la vidrieria, la sederia i altres teixits, els mosaics, l'orfebreria, etc.. Venècia aprengué dels alarbs la indústria del paper, i en produïa en gran quantitat. Això explica, en part, que amb la invenció de la impremta els llibres venecians esdevinguessin famosos.

En el segle XIVè, la marina mercant veneciana arribà a tenir 3000 naus. Els mercaders venecians sortien en companyies a intervals regulars, i llurs combois eren protegits, escortats, per vaixells de l'Estat. L'estol de la Mar Negra partia regularment el 8 i el 28 de juliol. Es componia de 3 divisions: una anava als ports de Grècia i a Constantinoble, una altra als ports de les costes meridionals de la Mar Negra i la tercera als ports de les costes del nord del mateix mar. L'estol de Síria sortia també el 8 i el 25 d'agost cap a Alep, Jafa i altres ports siris, i de retorn tocava a Xipre, Candia i Morea. L'estol d'Egipte sortia pel setembre cap a Alexandria i les ciutats africanes. Aquesta flota portava esclaus i les precioses mercaderies de l'Índia i de l'Àfrica. L'estol de la mar del Nord sortia de l'Adriàtica cap a Bruges i Anvers i cap a Southampton i Londres; de camí, tocava a Tunis, Alger, Marroc, Espanya, Catalunya i Provença. Espècies, sedes, fruites seques, oli, bòrax, càmfora, sucre i totes les manufactures venecianes, s'enduia cap al Nord.

A partir del 1400, Venècia augmentà el tràfic terrestre; però les guerres de la península n'impediren el desenrotllament complet. Mentrestant, els turcs es feien amos absoluts de l'Orient i s'establien amenaçadors a Constantinoble, mentre els portuguesos cercaven ja un nou camí per a arribar a l'Índia. Els venecians pensaren llavors en la possible partició de l'istme de Suez; però després d'haver sofert a Itàlia derrotes militars molt importants i d'haver fet dels turcs, llurs antics amics, un adversari, hagueren de refugiar-se en llurs llacunes, a plorar llur passada grandesa tot deixant a altres pobles la conquesta del món.

EL COMERÇ CATALÀ. — La majoria dels historiadors catalans estan d'acord a afirmar que la causa del progrés industrial i comercial de Catalunya durant l'Edat mitjana fou l'agrupació d'homes lliures en els nuclis urbans i especialment a Barcelona. «L'activitat econòmica productora», escriu Pi i Sunyer, «era incompatible amb el règim feudal; en canvi, la forma democràtica del govern municipal barceloní va permetre el foment de les arts i el tràfic mercantil».

Barcelona fou èmula i rival de les ciutats italianes. El seu port, que ja posseïa far al segle Xè, hagué d'engrandir-se en la XIVª centúria. En temps de Jaume II les drassanes barcelonines podien contenir fins a 25 naus cobertes. Com ja hem vist, el comerç català s'estengué a les escales de Llevant, on posseïa alfòndics i consolats per a la protecció

dels seus mercaders. Les naus barcelonines arribaren, a finals del segle XIIè, a Xipre i als ports d'Armènia, que eren l'únic camí, per als llatins, per a assolir la penetració de l'Àsia central i pel qual els catalans comerciaven amb els tàrtars. Els reis armenis Lleó III i Haitó II concedeixen privilegis especials als catalans; Enric II de Xipre també els en dóna. A començaments del segle XIV, hom troba a Rodes un nucli de ciutadans de Barcelona que hom suposa especialment dedicats a operaciones de banca. Un segle més tard encara hi havia a Rodes banquers catalans.

Assenyala l'apogeu de l'expansió política catalana l'expedició dels almogàvers a Orient, la qual obrí a les nostres naus importants mercats. Andronic II, emperador de Bizanci, atorga un primer diploma a favor del nostre comerç, concedint als catalans l'autorització d'anar i venir lliurement pel seu territori, la reducció al 3 % dels aranzels d'importació i d'exportació i la seguretat de llurs mercaderies, especialment en cas de naufragi. Donats els privilegis, però, que els genovesos tenien a Constantinoble, el comerç català no podia prosperar-hi gaire. Tanmateix, la colònia de mercaders catalans que hi havia a la capital de l'Imperi grec era força important.

Hom no va negligir pas el comerç amb la Mediterrània occidental, puix que, a Sardenya, després de l'ajuda militar prestada als pisans, els catalans obtingueren exempció de duanes. Catalunya establí cònsols a l'esmentada illa i a Gènova i a Pisa. Hom no limità el comerç marítim a la Mediterrània: ro-

dejant la península ibèrica, els catalans arribaren, abans que els italians, a Flandes i a les vores de la mar Bàltica.

Les places més mercantils d'Europa, com París, Gènova, Bolonya, Avinyó, Montpeller, Venècia, Florència, i fins Londres i Bruges, posseïen factories de negociants catalans que, ultra el comerç d'exportació, feien operacions de canvi i banca. Segons es veu en les ordinacions del comerç de Bruges, Catalunya hi exportava arròs i safrà. Un historiador alemany remarca que, en el segle XVè, Barcelona estigué en estretes relacions comercials amb Colònia i que aquella ciutat servia de dipòsit de les mercaderies que aquesta trametia a l'Occident mediterrani. El 1389 els catalans tenien ja borsa de comerç a Bruges, on els venecians no en tingueren fins el 1495.

Mallorca, arrencada als musulmans i ràpidament catalanitzada, fou molt aviat un magnífic port de refugi i d'escala, la qual cosa facilitava la sortida dels seus productes naturals. València, també conquerida, competia amb les altres ciutats catalanes en l'exportació de productes agrícoles i de teixits. Les llotges de Perpinyà, Tortosa, València i Mallorca són testimoni de la importància que el comerç assolí en aquelles ciutats. En el segle XIVè, la marina mercant mallorquina arribà a comptar 360 naus majors que comerciaven amb Itàlia i l'Orient. Amb el comerç, la indústria de tots els Estats que estaven sota el domini de la dinastia catalana era florent. Tarassona, Jaca, Osca i Lleida tenien indústries de cuirs i de teixits. A Roses i a Castelló d'Empúries hom

explotava el corall. A la Catalunya estricta, la indústria dels teixits de cotó arribà a comptar, en el segle XIVè, 300 fabricants i dotze cònsols del gremi. El comerç interior era també força actiu. En tots els països peninsulars regits pels monarques catalans existia un cos de trotaires o correus privats que facilitaven molt el tràfic interior.

Remarca O. Noël que fins a la fi del segle XVè els catalans restaren en possessió del comerç de la península ibèrica amb els reialmes sarraïns. Com a conseqüència del desenvolupament del comerç marítim i de la navegació, va sorgir el cors català, que fou molt temut, sobretot en el segle XVè. En més d'un cas, navegant, mercader i corsari eren sinònims. Estudis molt recents i seriosos tendeixen a establir que el famós navegant Cristòfor Colom, que descobrí l'Amèrica el 1492, era un antic corsari català que, abans d'entrar al servei dels Reis Catòlics, ja havia arribat a les costes americanes, en anteriors navegacions.

Els navegants catalans produïren un gran avenç en la cartografia. A ells es deu el primer esbós de la península de Jutlàndia i la correcció del dibuix de les costes bàltiques. Els mapamundis i les cartes compostos a Barcelona, Tarragona, València i Mallorca eren demanats per tots els navegants, que els preferien a les cartes italianes.

En reunir-se en una sola dinastia les corones d'Aragó i Castella, comença la decadència mercantil de la confederació; el port de Barcelona es paralitza; la decadència s'accentua amb les guerres civils i amb

la Inquisició castellana; els jueus, conreadors de les ciències i hàbils administradors, són, en part, exterminats; decau la indústria, i els estrangers s'apoderen del gran comerç. La paralització del tràfic és completa a les darreries del segle XVè, quan els turcs s'han establert a Constantinoble i els espanyols inauguren les rutes marítimes d'Amèrica.

LA LLIGA ANSEÀTICA. — Durant l'Edat Mitjana hi hagué també al nord europeu diverses ciutats lliures que arribaren a ésser poderoses i tingueren un comerç activíssim. Amb el fi de defensar llur seguretat contra els pirates i els senyors feudals convertits en saltejadors, que feien insegurs els camins, es formaren diverses lligues o aliances de ciutats. La Renana, o lliga de les ciutats del Rin, es formà el 1247 per iniciativa de Magúncia. Set anys després de la seva fundació comptava amb 90 ciutats i sostenia al Rin un estol de 600 vaixells. A començaments del segle XIVè es fundà la Lliga Suàbia, les ciutats més importants de la qual foren Nurenberg, Ratisbona i Constança, que comerciaven molt amb Venècia.

Però la lliga més important fou l'Ansa, que començà el segle XIIè amb l'aliança de Lubec i Bremen i arribà a comprendre totes les ciutats comercials de la Mar Bàltica i del nord d'Alemanya, distribuïdes en quatre districtes i quaranta ciutats aliades, entre elles Estocolm i Amsterdam. Lubec arribà a ésser la capital de la confederació anseàtica. L'acció de la Lliga, malgrat ésser exclusivament mercan-

til, produí efectes polítics d'importància, entre ells la guerra que sostingué contra els pirates i els esforços que féu per a l'adopció d'un dret marítim internacional, i fou la primera que establí el principi de la llibertat de les mars. L'Ansa fundà factories a Novgorod, Bruges, Bergen i Londres i estengué el seu comerç devers Rússia, Flandes, Escandinàvia i Anglaterra. Els anseàtics no traficaven pas per a llur consum. L'agricultura minvava en llurs països i l'única indústria important a què es dedicaven era la de la cervesa. En general, les ciutats alemanyes traficaven amb productes forans, atents sols a comprar-los on els venien més barat, per a vendre'ls al qui els pagués millor.

La Lliga Anseàtica es relacionà constantment amb els neerlandesos i especialment amb Bruges, que fou un empori mercant obert a tots els productes estrangers, i amb Anvers, que exportaven, cap a la Bàltica i cap a la Mediterrània, les indústries en què s'especialitzaven les ciutats flamenques, com Lille, Arràs, Gant, Valenciennes, Rotterdam, Leyden, Harlem, etc.. Les contínues guerres que França i Anglaterra sostingueren durant l'Edat mitjana, entre elles i amb altres països, hi feren impossible una florida comercial similar a la d'Itàlia i de les Lligues teutòniques.

ELS JUEUS. — Dispersats per l'Europa occidental, els jueus havien estat, durant les invasions bàrbares, els únics agents mercantils entre nacions i pobles que s'hostilitzaven. Donada llur excepcio-

nal situació social i religiosa, els jueus se sentien ciutadans del món i a tot arreu es trobaven com a casa llur. En opinió d'Abrahams, ells varen ésser els primers intermediaris comercials, científics i filosòfics de l'Edat Mitjana. A les ciutats ibèriques arribaren a posseir barris enters, anomenats jueries.

Hom pot dir que durant l'Edat Mitjana no hi havia ciutat europea on no hi hagués canvistes israelites. Davant de llurs serveis com a tals, l'Església autoritzà el tracte dels cristians amb els jueus per a les operacions de crèdit. A Catalunya, Jaume I protegí llurs sinagogues i acadèmies, premiant així els serveis que prestaven a l'Estat. Els comtes-reis els donaren importants càrrecs d'hisenda, com els de tresorer reial. Guillem el Conqueridor els cridà a Anglaterra, on durant més de dos-cents anys varen ésser els agents financers dels sobirans.

Això no obstant, els hebreus eren generalment menyspreats i perseguits pels magnats i pels pobles; no solament havien de viure, dins les ciutats, en barris a part, sinó que havien d'anar vestits de faisó especial. Felip I de França els expulsà dels seus Estats el 1096; més tard, sant Lluís declarava nuls i no avinents tots llurs contractes i prohibia de comerciar amb ells. Els Reis Catòlics els foragitaren de llurs Estats el 1492. Eduard I d'Anglaterra, després de crear una inquisició especial per a ells, els expulsà, també, dels seus dominis.

LES LLEIS MERCANTILS. — Durant els temps medievals el comerç depenia de la iniciativa privada,

i, tret del de Venècia, els governs no pensaven a prescriure-li regles ni a incloure'l dins d'un sistema oficial. Hom troba només algunes disposicions comercials disperses en les *Actes de Jerusalem* i en els estatuts d'algunes ciutats. La *Taula Amalfitana*, les *Consuetuds de Trani*, el «*Constitutum usus*» *de Pisa*, el *Capitular nàutic de Venècia*, el *Consolat de Mar*, no eren altra cosa que resultats de les consuetuds observades en el tràfic marítim de la Mediterrània com els «*Rôles*» *d'Oleró* i les *Set Partides* d'Alfons Xè ho eren de les que observaven els pobles oceànics. Així mateix, les *Ordelen* i els *Reces* eren les consuetuds observades per l'Ansa. Des del 1249, el Consell de Cent de Barcelona tenia jurisdicció mercantil, que exercia per dos cònsols de mar, delegats seus, fins que el 1347 se separà aquesta jurisdicció i es creà el Consolat de mar independent. El 1258, Jaume I dictà unes ordenances de policia marítima i mercantil. El *Llibre del Consolat de Mar*, d'origen barceloní (segles XIIIè i següents) és una de les més antigues compilacions marítimes que existeixen. Del segle XIIIè també daten els *Costums de Tortosa*, que contenen una col·lecció de lleis mercantils. Els comtes-reis atorgaren a València una jurisdicció especial per als afers del comerç marítim i elecció del procediment que en ells havia de seguir-se davant dels cònsols.

Els principis generalment admesos en els reculls esmentats eren: la llibertat de les mars, la persecució dels pirates, les garanties en cas de naufragi, les punicions dels mariners desertors i l'establiment de

tribunals superiors sota el nom d'almirallats. D'aquests principis nasqueren importants usatges, tals com el canvi marítim o préstec a tot risc, el contracte d'assegurança marítima, la pacotilla, etc.

LES INSTITUCIONS BANCÀRIES. — La creixença de la riquesa acumulada i la consolidació del crèdit, obligaven a simplificar els mitjans de canvi i donaven origen a la lletra de canvi i als bancs de dipòsit i de descompte. Les ciutats italianes varen desenrotllar les formes dels efectes comercials i establiren els mètodes dels comptes corrents. En els llibres dels banquers es troben pagaments per transferència des de començos de la XVª centúria. La partida doble començà a usar-se en els darrers segles medievals i és d'origen italià. S'ha suposat que els jueus foragitats de França pel rei Dagobert i refugiats a Llombardia trametien a llurs amics cartes per a retirar els capitals que no havien pogut endur-se'n, la qual cosa devia originar l'ús de les lletres de canvi. Es suposa també que, en circumstàncies anàlogues, varen crear-la els florentins refugiats a Lió. La primera menció que de la lletra de canvi es fa en la legislació francesa data de Lluís XI, el 1462; però, en realitat, l'ordenació donada per l'esmentat rei no fou una llei sobre la lletra de canvi, sinó una autorització als negociants que anaven a Lió per a fer-ne ús, com si fins llavors tal cosa hagués estat interdita. Amb tot, la lletra de canvi amb endós i amb les obligacions que comporta actualment, no és pas més antiga que el moviment comercial promogut per

les grans descobertes geogràfiques del segle XVè.

Les banques, algunes de les quals esdevingueren molt poderoses, eren, en un principi, particulars. El 1587, els venecians fundaren una banca d'Estat, no pas amb un objecte fiscal, sinó solament per a assegurança i utilització del comerç, ja que les anteriors banques particulars havien fet fallida. Poc després, el 1619, els venecians instituïren la famosa *Banca del Giro*, que durà fins el 1806.

Una institució original fou la «Casa de Sant Jordi» de Gènova, associació de creditors de l'Estat, que administrava les rendes de la República, tenia colònies i factories, sostenia exèrcits i estols, feia la guerra i firmava tractats. A tantes qualitats distintes unia la d'ésser una banca de dipòsit. Andreades refereix la naixença d'aquesta institució dient que, l'any 1148, Gènova es va veure forçada a contreure un manlleu i que els seus creditors formaren una societat a la qual fou confiada l'administració de certs gravàmens que contribuïen al pagament dels interessos i a l'amortització del préstec. Aquest sistema prevalgué, i aviat es formaren tantes societats com emprèstits es feien, la qual cosa dugué molta confusió en el mercat de diner, fins que totes les societats es varen fondre, vers el 1250, en una institució anomenada *Compera del Capitolio* que el 1407 va ésser transformada en l'«Ofici de Sant Jordi».

Del 1441 al 1736, l'Ofici de Sant Jordi consentí a la República préstecs constants; esdevingué un Estat dins l'Estat i assolí una importància enorme. La

República li cedí les seves colònies de la Mar Negra i Còrsega, on no havia pogut establir la seva autoritat: «Els genovesos», diu Maquiavel, «preferien el poder de la Companyia al de l'Estat, a causa de la tirania d'aquest i de les excel·lents regles d'aquella». El 1500, el Banc de Sant Jordi posseïa totes les rendes colonials de Gènova. Però amb l'acabament del poder de la República vingué la fallida del Banc.

Els banquers florentins rivalitzaren amb els genovesos i venecians. Gairebé tots els prínceps cristians esdevingueren llurs deutors. Hom recorda que, el 1339, Eduard III d'Anglaterra, que devia als banquers florentins 1.300,000 florins, es negà rodonament a pagar el seu deute, cosa que produí nombroses fallides dins la República.

En aquella època, feia ja temps que els afers bancaris d'Anglaterra estaven en mans dels italians i anseàtics, després d'haver-ho estat en les dels hebreus. Durant més de dos segles, del XIIIè al XVè, foren nombrosos els prestadors i mercaders sienesos i florentins que establiren sucursals a la Gran Bretanya. En les terres teutòniques el moviment bancari s'estengué també, i Augusta fou una de les ciutats que comptaren amb major nombre de banquers, alguns d'ells poderosíssims.

La Taula de Canvi i el Banc de Barcelona. — El 1401 el Consell municipal barceloní va crear la famosa Taula de Canvi, que no era altra cosa que un banc de dipòsits i de descompte garantit amb els

béns de la ciutat. La Taula de Canvi barcelonina fou després imitada per altres ciutats catalanes, com Perpinyà, Manresa, Girona, etc.. La gent de taula, o taulers, eren a Catalunya els traficants en diner, i ells facilitaven a les viles i als mercaders, mitjançant lletres de canvi, el pagament en places distintes. La Taula de Canvi de Barcelona fou la primera institució de crèdit d'Europa. Els establiments de crèdit que, a jutjar pels antecedents històrics, seguiren a la Taula de Canvi, foren la ja esmentada Casa de Sant Jordi, de Gènova (1407); el Banc de Sant Ambròs, de Milà (1592); el Banc d'Amsterdam (1609) i el Banc d'Hamburg (1619). Diversos consells municipals (Francfort, 1402; Florència, 1473; Nuremberg, 1498) fundaren institucions de préstec que també li foren posteriors. El reglament de la primitiva Taula de Canvi fou modificat diverses vegades: el 1412, cap al 1440 i el 1553. Aquest darrer redreç, que obligava els administradors de la Taula a fer balanç abans de la presa de possessió dels taulers, prohibia que hom pagués amb moneda d'or mentre a la Taula n'hi hagués d'argent, i reglamentava la forma de portar els llibres i la manera d'arxivar-los.

Posteriorment a la creació de la Taula de Canvi, alguns particulars es constituïren en banc i prenien dels ciutadans que hi anaven a dipositar diners, les monedes falses i toriscades, i amb aquesta moneda compraven grosses partides de mercaderies procedents de l'estranger per a proveïment de la ciutat, les quals venien a preus crescuts a causa de llur acapa-

rament. Davant de tals abusos, alguns consellers exposaren al Consell de Cent en èpoques diferents (25 maig 1590, 26 febrer 1600, 8 i 21 gener 1603) la necessitat de crear un Banc de la Ciutat per a evitar la pertorbació monetària per què travessava Catalunya amb motiu de les falses encunyacions i per a acabar amb els abusos dels particulars. El 20 d'octubre del 1609 s'aprovaren les ordinacions del Banc de Barcelona; el dia 31 juraren el càrrec els oficials del Banc i aquesta institució començà les seves operacions amb la cooperació de la Taula de Canvi, en el mateix edifici d'aquesta última.

Al principi de la seva creació, la Taula de Canvi fou regida per dos consellers i un escrivà elegits pel Consell de Cent «pera que fessen e escriguessen los actes de la taula». El salari dels consellers fou, al començament, de 150 lliures, i, segons ordinació del 13 de juny del 1405, havien de dipositar a la Taula una fiança de 6,000 florins d'or d'Aragó. El dia 18 de juny del 1443 el Consell de Cent nomenà un «reconeixedor» dels comptes de la Taula, i. més tard, o sia el dia 25 d'abril del 1458, hom proveeix la Taula d'un arxiver. Els canviadors també eren funcionaris, i les ordinacions per què es regien foren reformades moltes vegades: el 1437, el 1445, el 1446, el 1452 (ordinació que els canviadors facin fiança per 2,000 marcs d'argent), el 1460, el 1474 (ordinació prohibint als canviadors de tenir compte a la Taula). Una nova ordinació del 1476 obligava els ministres (sota aquest nom se sobreentenen els administradors, regents dels llibres,

pesador de moneda, andador, etc.), a prestar solidari jurament cada any als novells consellers. Estava prohibit al caixer de la Taula i a l'administrador, de regir cap altra companyia i tenir cap altra Taula. Demés, el caixer, cada sis mesos, havia de portar al Consell un estat de comptes, de pagaments i cobraments, i sols podia tenir al seu poder 12,000 lliures, puix que estava obligat a dipositar la resta a l'erari, en moneda de la més forta i de més estimació.

El Banc de la Ciutat estava regit per un administrador, que era renovat cada dos anys i elegit entre els taulers ciutadans i militars; dos mercaders (un per al llibre major i un altre per al llibre de caixa), un notari (reial o de Barcelona) per a portar el manual del Banc, un andador i un bastaix. Per una ordinació del 28 de novembre del 1638 és nomenat un argenter per al Banc.

L'operació principal que feia la Taula de Canvi era la dels dipòsits, operació que motivava l'obertura de comptes corrents. Ultra això, i com a operacions secundàries, feia operacions de préstec, lluïa els censals que feia el municipi, canviava monedes, curava de l'administració d'algunes rendes que posseïa la ciutat, i en diverses ocasions s'encarregava del proveïment de la guarnició i cobrava els impostos de la carn i dels forments (els dels forments sols fins l'any 1613).

Es de creure que el Banc de la Ciutat, el qual, com hem vist anteriorment, es va crear per a donar més extensió i seguretat al crèdit desprestigiat ales-

hores per l'abús que en feien els particulars, ultra les operacions que realitzava la Taula de Canvi, feia operacions de gir, puix que altrament no s'explicaria que la ciutat tingués dos establiments de crèdit que realitzessin les mateixes operacions. També cal fer avinent que el Banc de la Ciutat fou la primera banca comercial que tingué la nostra península, i aquest fet ens fa creure més fermament que realitzava operacions d'aquesta classe. Finalment, la Reial Taula Numulària dels Comuns Dipòsits feia solament i exclusivament operacions de dipòsits.

LES CORPORACIONS INDUSTRIALS I COMERCIALS. — La indústria i el comerç eren exercits, en aquesta època, i també ho foren durant tota l'Edat Moderna, pels gremis i les corporacions d'arts i oficis. Llurs estatuts, completats a França per Etienne Boyleau, per ordre de Lluís IX — *Livre des métiers* — eren, a Itàlia, escollits pels mateixos artesans, i en algunes ciutats, com a Florència, esdevingueren la base de la constitució política. Des del segle XIIIè abundaren a Catalunya els privilegis i cèdules atorgats pels monarques en benefici dels gremis d'artesans i mercaders, i cada vegada augmentà més la importància i el nombre d'aquestes corporacions. En general, cada gremi tenia els seus priors o síndics i els seus consellers. La importància i la solemnitat de les funcions d'aquests magistrats elevaren la dignitat de la indústria que representaven.

Els artesans havien de passar per les categories d'aprenent i de fadrí abans d'assolir el mestratge

de l'ofici. Els mètodes de fabricació i de venda dels productes eren també regularitzats. Així, amb el règim de les corporacions, hom venia a garantir la bonesa dels productes, els mercaders s'avesaven a la lleialtat i bona fe, i s'anava ja a la divisió del treball, sense la qual no haurien estat possibles els avenços ulteriors de la indústria i del comerç.

LES FIRES. — Durant tota l'Edat Mitjana es continuaren celebrant fires, que han estat probablement les organitzacions comercials més característiques dels temps medievals. Generalment, les fires eren privilegis atorgats pels monarques a les ciutats, i es realitzaven en dates fixes i periòdiques. Eren famoses les de Bellcaire, Lió, Sinigaglia, Francfort del Mein, Leipzic i Nijni-Novgorod, a Europa, i Kiatxta i altres a l'Àsia, on els costums mercantils han restat immobilitzats.

Des del moment que les ciutats mediterrànies es relacionaren directament amb els ports de la mar del Nord, algunes de les fires del centre d'Europa decaigueren, com fou el cas de les de la Champagne, a França. Amb tot, durant la segona meitat del s. XVè sota Lluís XI, el qual instituí més de seixanta fires dins els seus Estats, foren notables les de París, Caen, Roan, Dijon i les ja esmentades de Bellcaire i Lió. A Anglaterra són dignes d'esment les de Londres, Winchester, Bristol, Stourbridge, Saint-Ives i Boston. Als Països Baixos, les de Bruges i Brabant. A les penínsules ibèrica i apenina les fires tingueren gran importància per al tràfic interior.

IDEES ECONÒMIQUES DE L'EDAT MITJANA. — L'ensenyament de la llei del treball és una de les aportacions més importants del cristianisme al desenvolupament de les idees econòmiques. Amb tot, la doctrina medieval estableix, dins el treball, una jerarquia : les arts que serveixen directament per a satisfer les necessitats de la vida, i les que procuren riqueses artificials. La qüestió del préstec amb interès domina la vida econòmica medieval. La legislació canònica es pronuncià molt aviat contra la licitud del préstec amb interès, primer pels clergues, després pels laics. I la legislació civil ho féu després. El guany comercial és sempre més o menys suspecte a la doctrina medieval. Aquesta admet que el guany pot ésser, de vegades, honest, però fins en aquest cas mereix poca consideració. El comerç és mirat amb desconfiança, no sols per raons econòmiques, sinó, com en l'antiguitat, per raóns morals i polítiques, segons les quals comprometia els bons costums per la difusió del luxe i posava en perill la solidesa de la societat amb la infiltració d'idees i de costums forasters.

IV

L'EDAT DE LES DESCOBERTES GEOGRÀFIQUES

ELS GRANS VIATGES TERRESTRES. — L'origen de la transformació econòmica esdevinguda en els temps moderns, cal cercar-lo en les descobertes geogràfiques del segle XIè al XVIè, que ampliaren enormement el radi d'acció del comerç i donaren a conèixer nombrosos productes nous. Les croades, les invasions tàrtares al N. E. europeu durant el segle XIIIè i les legacions religioses a Orient, despertaren la pruïja dels viatges, malgrat l'horror amb què, fins llavors, Europa havia mirat l'Extrem Orient asiàtic.

Els primers exploradors del remot Orient foren els missioners tramesos al Gran Kan pel papa Innocenci IV. Un d'ells, Giovanni del Pian dei Carpini, franciscà, arribà, amb una escorta de tàrtars, fins a Karakòrum, capital de l'imperi mongol, i deixà una curiosa narració de tot el que havia vist en els països per on havia passat. Les noves trameses pels monjos missioners excitaren la curiositat i l'esperit aventurer dels mercaders venecians. Els germans Nicolau i Mateu Polo (1261-69), d'antuvi sols, i després en companyia del jove Marc, fill del primer,

es proposaren d'establir relacions amb els mongols, l'imperi dels quals s'estenia llavors de la Mar Índica a Sibèria i del Gran Oceà a l'Àsia Menor. En el viatge emprès el 1271 pel famós Marco Polo, que fou anomenat príncep dels viatgers terrestres, passaren per Armènia, arribaren a Bassora i Ormuz, i, no trobant navegació per a la Xina, es dirigiren per l'Oxo al Pamis i arribaren fins a Kaingfú (1275), residència estiuenca del Kan, i després a Pequín. El 1292 emprengueren el retorn a Europa. Visitaren l'Indo-Xina; obtingueren noves de Java i de Sumatra; tocaren a les illes d'Andam i Nicobar; arribaren a Ormuz, passaren per la Pèrsia, i després de vint-i-quatre anys d'absència arribaren a Venècia. Fet presoner pels genovesos en la batalla de Curzola, Marco Polo dictà la narració dels seus viatges, que serviren de guia fins el segle XVIè.

Altres viatgers famosos foren Oderic de Pordedone, que arribà també a la Xina i visità l'Índia, el Tibet, Canton i Pequín (1316-1330), i Joan Marignolli, les descobertes del qual a l'Extrem Orient exerciren una influència decisiva en la cartografia i prepararen el descobriment del Nou Món. A seguit d'aquests viatges, mercaders venecians i genovesos sovintejaren els mercats de l'Àsia Oriental. La *Prattica della mercatura* de Francesc Balducci Pegolotti és un recull de dades sobre els camins de les caravanes, les duanes, les monedes i els articles de comerç de les regions asiàtiques i egípcies d'aquella època.

LA RUTA MARÍTIMA DE L'ÍNDIA. — Les poblacions europees s'havien familiaritzat amb els productes d'Orient, i la necessitat de cercar un nou camí per a l'Índia, a fi d'obtenir sucre, aromes i espècies, que havien arribat a ésser de consum general, determinà les grans descobertes geogràfiques del segle XVè, que es van deure principalment a portuguesos, espanyols i anglesos. Aquesta necessitat havia començat a fer-se sentir després de la pèrdua de Sant Joan d'Acre (1291) i s'accentuava amb els avenços dels turcs que travaven les comunicacions amb l'Orient.

Si Colom es proposà de cercar l'Orient per l'Occident, els portuguesos cercaren l'Orient per l'Orient mateix. Uns mariners genovesos dirigiren llurs primeres incursions a l'Atlàntic, on descobriren els arxipèlags de Madeira, Canàries i Açores; però, estimulats per l'infant Enric el Navegant, passaren el 1434 el cap Mogador i el 1445 el cap Verd. En successius viatges, els portuguesos arribaren el 1462 a Serra Lleona, el 1471 assoliren el golf de Guinea i el 1484 descobriren la desembocadura del Congo. Dos anys més tard, Bartomeu Díaz tombava el Cap de les Tempestes, anomenat després de Bona Esperança. Onze anys després, amb tres naus partides de Lisboa, Vasco da Gama passava l'esmentat cap, descobria el Natal i arribava a Calicut, residència del rajà Samundrín (1498), on posava les bases de les factories i de la dominació portuguesa a l'Indostan. La ruta marítima de l'Índia havia estat trobada. En conseqüència, els productes tro-

picals i les riques mercaderies d'Orient, que, de primer, a través de Pèrsia, Egipte i l'imperi turc, anaven a Venècia, prengueren llavors la via directa de Portugal.

Al seu torn, Cristòfor Colom cercà per Occident, com hem dit, el camí marítim de l'Índia, basant-se en el principi de l'esfericitat de la terra, i trobà un continent nou interposat entre els dos oceans, al qual ja havien arribat amb gran anterioritat escandinaus i xinesos, sense que s'adonessin de la seva extensió. Partit de Palos (Andalusia) el 3 d'agost del 1492, arribava a San Salvador el 12 d'octubre. En el mateix viatge descobrí Haití i Cuba. Aquest descobriment fou de major transcendència encara que el de Vasco da Gama, per tal com canvià la sort del comerç europeu i traslladà el tràfic de la Mediterrània a l'Atlàntic.

L'EXPLORACIÓ I LA CONQUESTA D'AMÈRICA. — En dotze anys (1492-1504), Colom efectuà quatre viatges a les noves terres occidentals, on descobrí les Grans i Petites Antilles, i tocà terra ferma a Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Veragua i Darien, cercant debades l'estret que el conduís a les costes asiàtiques. Colom morí sense que ningú fes cabal de l'enormitat de les seves descobertes, creient haver arribat a les costes del Cipangu i del Catai (Xina) i després de donar a les terres explorades el nom d'Índies occidentals. La denominació d'Amèrica ve, com és sabut, d'un viatger i cartògraf italià dit Americo Vespuccio.

Per prevenir diferències entre Espanya i Portugal, que rivalitzaven en descobriments i conquestes, Alexandre Borja establí, el 1493, un meridià a cent milles a l'oest de les Açores, conegut amb el nom de «línia vaticana», i atribuí als portuguesos tot el que descobrissin a l'Orient i als espanyols tot el que aquests descobrissin a Occident. Aquesta línia hagué de traslladar-se més a Ponent després de la conquesta del Brasil pels portuguesos; però no s'havia previst aquest cas: dirigint-se els uns a Ponent i els altres a Orient, podien retrobar-se en un altre hemisferi, al qual no arribava la línia vaticana; i això no trigà a realitzar-se. La tasca de Colom fou continuada per diversos descobridors: el 1499, Alfons d'Ojeda revela les costes de Venezuela; Àlvarez de Cabral, de pas cap a les Índies orientals, toca al Brasil el 1500 i en pren possessió en nom del monarca portuguès; Núñez de Balboa desembarca el 1502 a l'istme de Darien i, el 1513, avançant per l'interior, assoleix l'altra riba i revela l'existència del Gran Oceà. El portuguès Ferran de Magalhaes, amb cinc naus i 230 homes, va a la recerca del pas marítim pel Sud del continent americà i emprèn el primer viatge de circumnavegació del globus. Magalhaes morí després de descobrir i conquerir les Filipines, i una de les naus de l'expedició, conduïda per Sebastià el Cano, partí sola devers l'Oceà Índic, tombà el cap de Bona Esperança i tornà a les costes ibèriques, i resolgué pràcticament el problema de l'esfericitat de la terra. La volta al món havia estat donada en 1,124 dies, viatge que, segons re-

porta Noël, efectuà dos-cents anys més tard un corsari escocès en 240 dies solament.

Mentrestant, Enric VII d'Anglaterra havia enviat devers la mar d'Occident el navegant Joan Cabot, el qual el 1494 descobrí el cap Breton i, el 1497, amb el seu fill Sebastià, recorregué 500 llegües de costa, entre el golf de Sant Llorenç i el cap Hohenlopen, descobrí Terranova i costejà el Canadà; una tercera expedició dels Cabot produí la descoberta del Labrador. A partir d'aquestes primeres descobertes s'inaugurà la conquesta del continent americà, en guerra oberta contra els seus pobladors, els quals eren exterminats de mica en mica.

Francesc I de França trameté també naus vers l'Amèrica, que partiren de Dieppe el 1523 i en tres expedicions successives recorregueren la Florida, fins al que avui és la Nova Escòcia. Del 1534 al 1540, el rei francès envià noves expedicions a Occident, dirigides per Jaume Cartier, el qual recorregué el golf de Sant Llorenç, explorà el Canadà, s'apoderà d'Hochelaga, a la qual va donar el nom de Montreal, i anomenà els nous dominis la Nova-França, com Cortès havia donat a Mèxic el nom de Nova-Espanya. Subjugats els principals pobles indígenes, el continent enter restà a mercè dels conqueridors, que el convertiren en camp de llurs rivalitats polítiques i econòmiques.

En menys de mig segle les costes d'Amèrica, tret dels extrems nord i sud, van ésser suficientment conegudes. Les poblacions que els primers descobridors hostilitzaren, formaven tribus i a voltes impe-

ris, com els asteques de Mèxic i els inques del Perú. Al començament, la descoberta d'Amèrica fou una desil·lusió per a Europa, que sols pensava en les fabuloses riqueses de l'Índia. La flora americana només semblava rica en narcòtics i excitants (coco, mate, cacau, tabac), en moresc i tubèrculs. La fauna ja era més preada, per tal com oferia a la caça animals de pell recercada, bisons, cérvols, guanacs, tapirs; però no oferia altres animals domesticables que la llama i els indiots, mentre que era abundosa en espècies nocives. Sols quan hom es va convèncer de les riqueses de les mines i veié els bons resultats de les plantacions, varen consolar-se els europeus, diu Larice, de l'esvaït miratge de les Índies. Molt aviat, però, la novetat i l'abundor dels productes ultramarins, així com l'or, que inundà el mercat europeu, produïren conseqüències beneficioses per a la vida econòmica del vell continent.

Els avenços de la navegació. — Les descobertes de què hem fet esment no haurien estat possibles si no s'haguessin inventat instruments que, com la brúixola i l'astrolabi, van ésser preciosos per a la navegació. S'atribueix l'aplicació de l'agulla imantada a la rosa dels vents a Flavià Gioia, que visqué devers el 1300. Els amalfitans la difongueren per la Mediterrània, i es suposa que ja els croats la varen conèixer. Amb l'astrolabi, aplicat als viatges marítims pels portuguesos, ja es determinava la latitud de les mars mitjançant l'observació dels

astres; però s'establí la projecció de la terra damunt d'un pla, varen fer-se cartes nàutiques cada volta més perfectes i s'inventaren quadrants, sextants, telescopis, cronòmetres, reflectors, etc., per a mesurar el temps, la longitud i la latitud.

Estesa la navegació a totes les mars, el comerç marítim va prevaler sobre el terrestre, i l'oceànic sobre el mediterrani, i ocasionà o accelerà la decadència dels ports de Venècia, Gènova, Barcelona i altres del mar interior, i afavorí extraordinàriament els de les costes atlàntiques. L'arquitectura naval fou objecte d'estudis particulars; les drassanes es multiplicaven en el litoral oceànic. La disposició externa i interna de les naus de gran calatge fou exactament determinada pel càlcul i fundada en principis fixos. La vela prevalgué sobre el rem, aparegué la distinció entre naus mercants i naus de guerra i es va tenir cura de l'aprovisionament, de l'equipatge i del pilotatge. Els portuguesos i els espanyols feien el comerç transoceànic mitjançant uns grossos vaixells anomenats «carraques», on cabia molta gent i carregaments enormes.

ELS SISTEMES COLONIALS I LES GRANS COMPANYIES DE LES ÍNDIES. — En formar-se les grans monarquies europees, el comerç perd el seu caràcter individual i cosmopolita. Els governs hi interrvenen instaurant els sistemes colonials a base del monopoli, cada un dels quals tendia a assegurar al seu país les mercaderies transatlàntiques i, a la colònia respectiva, el mercat de les manufactures nacionals.

A Portugal i a Espanya, la conquesta i la colonització de les terres americanes depenien directament de la Cort, la qual, àvida de riqueses, considerava el comerç com una funció de l'Estat i el regulava amb lleis i institucions inspirades en el més estret estatisme.

L'error fonamental de la colonització espanyola, diu Leroy-Beaulieu, fou de voler fundar una societat vella en unes terres noves. El govern exigia el 20 % de l'or i dels altres productes colonials, reservava el tràfic amb Amèrica als nadius de Castella i sotmetia els indígenes de les colònies a l'esclavatge i a un règim de ferro. Per reglamentar l'organització comercial de la metròpolis amb les colònies, es fundà, a Espanya, no una Companyia colonial, sinó un Consell de sis membres, delegats per la Corona i amb poders absoluts, el qual dirigia la «Casa de Contractació» establerta a Sevilla i tenia dret de control damunt tot el que a les colònies es referia, els estols que devers elles partien, les rendes que se'n treien, les mercaderies que s'hi exportaven i les que se n'importaven, etc.. El 1511, la Casa de Contractació es convertí en el «Consell d'Índies», que, si bé sota Carles V prengué gran desenvolupament, seguí essent l'únic àrbitre del comerç colonial. Més tard, Cádiz compartí amb Sevilla el monopoli del tràfic amb Ultramar.

A Holanda i a Anglaterra es formaren grans Companyies colonials, eixides de la iniciativa privada; a França, aquestes mateixes companyies depenien de l'Estat. La primera entitat que va dis-

putar als portuguesos el comerç de l'Índia va ésser la «Companyia dels països llunyans Verre», d'Amsterdam. Tot seguit se'n crearen d'altres, que aviat es fusionaren en una de sola que fou anomenada «Companyia de les grans Índies», comunament denominada «Companyia holandesa de les Índies orientals» (1602). Els privilegis d'aquesta entitat duraren dues centúries, és a dir, fins a l'ocupació dels Països Baixos pels francesos, durant l'època revolucionària, quan ja feia mig segle que s'havia iniciat la seva decadència, degut a la competència anglesa. La «Companyia holandesa de les Índies occidentals» va fundar-se el 1621, amb monopoli per a 42 anys. Feia el contraban en les colònies espanyoles i conquerí diferents regions del Brasil. Als seus mariners es va deure la fundació de Nova Amsterdam, esdevinguda més tard Nova York. Durà fins el 1684 i es dissolgué a conseqüència de les guerres amb Anglaterra i França.

A Anglaterra es fundaren dues companyies per a colonitzar els territoris descoberts a l'Amèrica: la de Londres per a la regió de Virgínia, la de Plymouth per a la septentrional. El 1601 es formà la «Companyia de comerciants de l'Índia Oriental», que establí factories a Java, les Moluques i Malabar. Un segle més tard es fundà la «Companyia monopolitzadora de la mar del Sud», per al comerç de les regions sud-americanes. Per haver-se fet càrrec del deute de l'Estat i immiscit en especulacions il·legals, aquesta darrera companyia dugué a la bancarrota nombrosos capitalistes anglesos. El navegant Sebas-

tià Cabot, fill de Joan Cabot, que pretenia de descobrir una nova ruta marítima vers la Xina i l'Índia, passant pel Nord d'Europa (1553), fundà la «Companyia de Moscòvia», que obtingué privilegis especials per al tràfic amb el port d'Arcàngel. Aquestes noves relacions convertiren Anglaterra en un mercat per a les fustes, el cànem, el sèu i les pells de Rússia; però també la posaren en el camí de les pesqueries de balenes del Spitzberg; passant per Moscou, els anglesos atenyeren les regions de la mar Càspia i de la mar Negra; poc temps després, un agent de la «Companyia de Moscòvia» partia de Rússia per a arribar als mercats de seda de Pèrsia. Per altra banda, els mercaders londinencs funden, el 1581, la «Companyia de Llevant» que, suprimint la mediació de Venècia, entra en relacions directes amb Constantinoble; els seus agents, passant pel Golf Pèrsic, arriben fins a Goa i intenten d'inspeccionar el comerç de les espècies que es feia per Bagdad. Com es veu, a través de les mars àrtiques i dels deserts continentals, els negociants anglesos s'esforcen tant com poden per arribar als països de les espècies. Devers la fi del segle XVI.è, Guillem d'Orange instituí un «Consell del Comerç i de les Colònies».

A França, protegida per Colbert, es fundava la «Companyia de les Índies Orientals», que no donà els resultats esperats per manca d'organització comercial del país.

Tots els pobles europeus que es disputaven la possessió del continent americà consideraren les colò-

nies no pas com una extensió de la pàtria, sinó com una dependència o propietat. La mateixa Anglaterra, que els concedia la llibertat política i administrativa, seguia econòmicament el sistema monopolitzador forçant els colons a comprar les manufactures dels dominadors i a vendre només a aquests els productes colonials. Aquest sistema va generar una sèrie de guerres, el contraban i la pirateria, així com l'odi dels colons a les metròpolis, la qual cosa preparà l'emancipació de la majoria dels pobles americans.

ECLIPSI COMERCIAL DE CATALUNYA. — Acabem de veure que Castella, en conquerir i colonitzar les terres que anava descobrint, reservava aquesta colonització i el tràfic que se'n derivava, als seus naturals, puix que considerava i eren de fet estrangers tots els naturals de les altres terres peninsulars. Per tant, els països de l'antiga confederació catalano-aragonesa n'eren exclosos. Privats de comerciar amb l'Orient i àdhuc amb la Mediterrània occidental que estava infestada de corsaris, els països catalans van trobar-se en una llastimosa decadència comercial. Gràcies que llurs indústries no decaiguessin del tot i fossin la base d'un comerç interior, per altra banda dificultat a cada pas per les males condicions dels camins i pels perills que aquests oferien.

LA POLÍTICA COLONIAL. EL MERCANTILISME. — La política colonial neix amb una finalitat precisa i

concreta: la conquesta de l'or. Els corrents comercials es modifiquen i es multipliquen. Hi ha regions que assoleixen importància en detriment d'altres; els països atlàntics hi guanyen, mentre que els països mediterranis hi perden. El mateix passa amb certes classes socials i amb certes formes de riquesa: nova elevació de la classe dels negociants; augment de prestigi de la fortuna mobiliària; impuls comercial; creixença prodigiosa del domini d'acció i de l'horitzó intel·lectual dels occidentals. L'abundor del metall preciós provoca un daltabaix en el preus, arruïna els qui viuen de rendes fixes i afavoreix, contràriament, els productors o almenys els directors industrials i comercials; tot això estimula el desenvolupament de la tècnica.

En presència d'aquest conjunt de tendències i de fets nous, i mentre en l'ordre religiós i moral es produeix la Reforma, neix una nova doctrina econòmica, essencialment pragmàtica: el mercantilisme, que, com observa René Gonnard, és estretament nacionalista en les seves aspiracions i realista en els seus procediments. La política econòmica només té mires particularistes. Hom comença a utilitzar l'estadística per als censos de població i per a l'establiment del preu dels queviures. Però els veritables fundadors de l'estadística no han d'aparèixer fins a a la fi del segle XVè.

V

ELS TEMPS MODERNS

EL PROTECCIONISME: CROMWELL I COLBERT. — En arribar l'Edat Moderna i formar-se les grans monarquies europees, els Estats adopten mesures proteccionistes a fi d'encoratjar la producció i l'exportació: drets d'entrada, premis de sortida, drets diferencials, prohibicions, etc.

A Anglaterra, el proteccionisme consagrat per Cromwell en la seva famosa «Acta de Navegació», té per precedents el tancament dels ports insulars a les mercaderies no transportades per naus angleses durant el regnat de Ricard II i les mesures dictades per Eduard IV i per la reina Isabel contra els mercaders anseàtics. Una acta del Parlament del 1565 prohibia la importació de productes forans, a fi d'estimular les indústries nacionals i aixecar el nivell econòmic del país, arruïnat per la guerra dels cent anys primer, i per la de les Dues Roses després. L'Acta de Navegació de Cromwell, dictada amb la finalitat precisa d'abatre el comerç holandès, data del 1651. Es aquest el primer codi proteccionista, mitjançant el qual: *a)* es prohibia als estrangers el cabotatge a les Illes Britàniques; *b)* eren imposats greus tributs a la pesca que els estrangers vengues-sin a Anglaterra; *c)* es reservava als nacionals el

comerç amb les colònies; *d)* el comerç europeu era regulat de faisó que solament podien fer-lo naus angleses o del país d'origen; *e)* el comerç mundial, o sia el de l'Àsia, l'Àfrica i l'Amèrica no colonials, era declarat monopoli, i les mercaderies havien d'ésser directament importades d'allí. Aquesta ordenació ha estat vigent fins el 1849.

D'aquestes mesures a base de monopoli, restricció i prohibició, nasqué el sistema duaner que els francesos anomenaren *colbertisme,* perquè l'implantà en llur país el ministre Colbert, el qual rebaixà els drets fiscals de les primeres matèries necessàries a les indústries nacionals i gravà els productes manufacturats estrangers que podien fer-los la competència.

Colbert introduí en els reglaments de la marina mercant ordenances que desenrotllaren considerablement la seva puixança. Publicà un recull de lleis mercantils i establí la balança comercial, que hom judicava favorable quan les exportacions superen les importacions, cosa que els Estats havien d'assolir de totes passades, segons les idees econòmiques del temps. En aquest període d'expansió marítima i comercial, França consolida el prestigi del sistema proteccionista. L'excés de producció de les indústries suscità el desig d'obtenir nous mercats i d'afrontar tots els perills per assolir-los. S'explica així que tant els francesos com els anglesos i els flamencs fossin a Amèrica contrabandistes i filibusters, al mateix temps que mercaders i exploradors.

El sistema proteccionista s'aplicà també a les co-

lònies sempre en profit de la metròpolis. Tanmateix, el ministre Walpole, a principis del segle XVIIIè, autoritzà les colònies britàniques perquè negociessin amb altres països. A Espanya, el monopoli de Càdiz i Sevilla cessava l'any 1778, quan Carles III dictà la famosa ordenança declarant lliure el comerç d'Amèrica amb tots els ports peninsulars, tret dels de Biscaia, que tenien llibertat de traficar amb l'estranger i rebien els productes colonials des d'Europa. L'esperit proteccionista donà per resultat la conclusió de tractats internacionals de comerç i navegació, en els quals eren posats en joc l'astúcia i l'engany per obtenir molt i concedir poc. Com més un diplomàtic sabia sostreure's a la igual reciprocitat i perjudicar l'altra part, obtenint concessions en profit del seu país, més era tingut per hàbil i afortunat.

CONDICIONS GENERALS DEL COMERÇ DURANT L'EDAT MODERNA. — Les importacions a Europa augmentaren considerablement. La llista de les mercaderies asiàtiques es modificà: les drogues, les gemmes, les perles, passaren a segona línia; en canvi, assoliren el primer lloc en els mercats europeus, el sucre, el cafè, el blat, l'arròs, el cotó i el te, transplantats a Amèrica amb òptims resultats. Cal afegir-hi els productes indígenes: tabac, cacau, indi, moresc, patata, substàncies medicinals, or, argent, etcètera. Però l'abundor dels metalls preciosos importats del Nou Continent rebaixà notablement el valor de la moneda i produí una alça de preus. Els

capitals cresqueren, i si bé l'interès va minvar, com sigui que el valor de les mercaderies no va augmentar proporcionalment, ni tampoc el de la mà d'obra, la puixança de la burgesia capitalista fou cada vegada més gran. El comerç asiàtic i el del Nord i l'Orient europeus, que llavors entraven en el gran moviment industrial, eixamplaven el camp de la circulació metàl·lica.

El tràfic de negres, iniciat sistemàticament pels portuguesos el 1340, prengué gran increment després de la descoberta d'Amèrica. Compadit de la condició dels indígenes, que no resistien les fatigues que els imposaven els espanyols, el bisbe Las Casas assolí de substituir-los pels negres que resistien els treballs duríssims en les zones tropicals. Llavors es formaren companyies especials per a exercir el tràfic, el monopoli del qual cadascuna cercava d'assegurar-se amb tractats especials. Aquest tràfic fructuós interessà els armadors britànics; el 1562, els anglesos començaren llur carrera de negrers; en una expedició a Serra Lleona, John Hawkins calà foc a tota una població, va capturar-ne els habitants i els va vendre a les Antilles. Posseint, com posseïen, colònies de plantació, els anglesos no trigaren a reclutar per a ells mateixos la mà d'obra negra. Bristol i Liverpool s'enriquiren amb aquest comerç. En determinades anyades, transportaren a les illes fins a 50,000 negres; el 1771, Liverpool posseïa 105 naus negreres, a bord de les quals creuaven l'Atlàntic més de 28,000 esclaus. Gràcies a aquests esclaus, durant més de dos segles, el comerç de les planta-

cions americanes vessà damunt d'Europa un veritable riu d'or. Les regions costeres de l'Àfrica eren les grans proveïdores de les naus negreres, i encara que el 25 % de negres morís durant la travessia d'Àfrica a Amèrica, i que un altre 20 % morís després del desembarc i abans d'ésser venuts, les companyies negreres assolien beneficis anuals del 30 al 60 per cent.

Els països europeus no negligiren pas el comerç oriental per la Mediterrània. Per a protegir-lo, i a fi de combatre la pirateria musulmana, es fundà el 1585 una lliga dels ports provençals, que trameté ambaixades al gran Soldà. Notables, però inútils, foren també els esforços diplomàtics de Colbert, per a tractar amb els turcs i donar al comerç francès un passatge vers l'Índia.

Un cop establert el tràfic continuat amb Amèrica, també les exportacions cresqueren, però no tant com les importacions. Aquelles eren generalment productes industrials. Les manufactures rebien singular estímul, però l'agricultura estava en una situació greu per raó del servilisme del treball i de la terra. Grans territoris romanien sense cultiu: la misèria provocava a Alemanya la revolta dels pagesos (1525), mentre a França esdevenia una de les causes de la Revolució. L'explotació de les mines començà en diversos països. Isabel d'Anglaterra, el 1564, afavorí la constitució de la «Societat de les mines reials» per a l'explotació de les mines del país de Galles i d'altres indrets de la Gran Bretanya, el capital de la qual fou, en part, cobert per banques

alemanyes. Les indústries reberen del proteccionisme un favor innegable, però Europa romangué encara per sota de l'Àsia. L'europeu no podia lluitar amb l'indi i amb el xinès, ni per l'habilitat ni pel baix preu de la mà d'obra. El règim de les corporacions encara durava, i sols en els darrers temps començaren de sorgir els grans centres manufacturers.

Les fires instaurades en els temps medievals seguien celebrant-se, i per a concloure amb rapidesa i comoditat els afers comercials, avaluar les ofertes i les recerques, regular els preus, etc., es fundaren les Borses, la més antiga de les quals fou la de Bruges. La primera borsa de contractació anglesa data del 1576.

Els correus, que fins llavors eren serveis isolats, foren regularitzats per una administració especial i posats a disposició dels particulars. Lluís XI va ésser el primer, a França, a convertir la posta en una institució pública (1464); després del segle XVIè, els correus varen ésser reconeguts com a monopoli de l'Estat. A Alemanya varen ésser confederats i concedits com a feu imperial a una família noble, amb obligació d'un tribut anual a l'emperador. En el segle XVIIIè les postes eren d'ús general per a la correspondència, si bé no ho eren per als passatgers. Encara que el comerç terrestre fos negligit, hom va construir, per a les comunicacions interiors, gran nombre de canals, sobretot als Països Baixos, a França (entre el Loire i el Sena), a Anglaterra (entre Liverpool i Manchester), a Hon-

gria (entre el Danubi i el Theiss), a Alemanya, en temps de Frederic II (entre l'Elba, l'Òder i el Vístula), etc. Eren vies interiors, molt utilitzades pel comerç internacional, les alpines del Brenner, del Sant Gothard i del Moncenisio; les de París a diversos indrets de França; les de Colònia a Hamburg i a Leipzic que es prolongaven cap a l'Orient, a través de Silèsia i d'Eslovàquia, fins a Polònia i Hongria.

INSTITUCIONS I INSTRUMENTS DE CRÈDIT. — En aquesta època es començà a regularitzar el crèdit, i a establir banques a tots els països civilitzats. El 1609, i en virtut d'un monopoli que abolia l'ofici de canvista, fou fundada la Banca d'Amsterdam, establiment de dipòsit i de gir, similar als de les ciutats italianes. Amsterdam arribà a ésser un gran centre bancari. L'afluència de diners, fomentada per la seguretat que donaven les lleis i la bona fe dels negociants, va fer baixar l'interès fins al 3 ½ per cent. A Holanda anaven a la recerca de préstecs, no sols els particulars, sinó els prínceps. A mitjans de la XVIIª centúria, els crèdits estrangers ascendien a mil milions de francs. Remarca Cohen que quan encara cap Estat no pensava a fomentar l'estalvi i fer-lo produir, sorgia a Holanda la «Societat del bé públic» (1783), especialment dedicada a aquest objecte.

Amb la generalització dels establiments bancaris es restringí l'ús dels metalls preciosos, s'establí el deure i l'haver dels comptes corrents i va difondre's

l'ús de la lletra de canvi, que arribà a ésser un títol perfectament negociable a l'ordre i a la vista. El xec modern sembla que va tenir origen a Anvers a primers del segle XVIIè. El 1694 es fundà a Anglaterra la primera banca d'emissió i de descompte, que depenia de l'Estat, la qual, pel fet d'ésser en els seus començos una màquina governativa més que no pas un establiment de crèdit, es trobà moltes vegades a punt de fallir, a causa de les guerres dels segles XVIIè i XVIIIè. Els bancs escocesos, contràriament, tingueren el caràcter de bancs agraris i caixes d'estalvi i contribuïren a difondre la vida econòmica del país.

Després del tractat d'Utrecht es produí a França una crisi econòmica que assolí caràcters greus durant la regència de Lluís XV. L'il·lús Joan Law convencé el regent que es podia augmentar la circulació amb l'emissió indefinida de paper moneda de curs forçós, creà una banca privada i fundà una «Companyia de les Índies Occidentals i del Mississipí». El 1718 la banca fou declarada Banca Reial. Però ambdós establiments s'arruïnaren amb l'especulació. Posat en pràctica el sistema del curs forçós, hi hagué a França una pertorbació tan profunda, que paralitzà el comerç i arruïnà la indústria, i fou un dels factors que prepararen l'adveniment de la Revolució. La catàstrofe provocada per Law impedí per molt de temps que es creés a França una banca d'Estat. Sols el 1776, Turgot assolí d'instituir una «Caixa de descompte», a la qual va seguir una «Caixa de comptes corrents» i una altra «Caixa de des-

compte», que més tard es convertí, per obra de Napoleó, en la Banca de França.

EL DRET MERCANTIL. — Durant l'Edat Moderna es va negligir el Dret consuetudinari i es començaren a fer compilacions. En les de Dret mercantil es varen ordenar bons materials deguts a les ciutats mediterrànies, als Països Baixos i a l'Ansa. Les societats comercials foren regulades; la legislació de les fallides i de les bancarrotes es subjectà a molts canvis, però en general era severa amb els deutors, els quals eren punits amb l'arrest personal. Les lleis del nostre *Consolat de Mar* continuaren aplicant-se, modificades per ordenances especials i per les disposicions sobre assegurances. Entre els codis marítims és cèlebre l'*Ordenança de la Marina*, feta per Colbert el 1691. Sols Anglaterra conservà la seva legislació antiga, formada per decisions seculars, per precedents antiguíssims, per fórmules tretes de la *Llei marítima dels rodis*, del *Consolat de Mar* i d'una llei del regne, la *Lex mercatoria*, del 1302.

El dret de naufragi i la pirateria varen ésser suprimits per tots els Estats, però va desenrotllar-se el dret de cors, pel qual un Estat en guerra amb un altre, concedia patents de cors contra les naus enemigues. Dues qüestions varen ésser debatudes en aquests temps: la de la llibertat de les mars i la de la bandera neutra. Les repúbliques de Venècia i de Gènova varen pretendre establir el principi de la llibertat de les mars a la Mediterrània; altre tant

pretenien els Estats ibèrics, per a defensar-se en les contínues guerres que sostenien; però la qüestió es complicava pel que es referia a les aigües àrtiques i a la pesca de la balena, del bacallà i de l'arengada. Els holandesos adoptaven la tesi d'Hug Groz afirmant que l'ús del mar no és susceptible d'apropiació, cosa que s'acordava amb el Dret romà i amb els principis de la Lliga Anseàtica. Va prevaler la idea de la «mar territorial», estesa fins a 10 milles de la costa, damunt de la qual exerceix especial domini la nació a la qual pertany el litoral; aquesta nació, però, dins de certs límits n'ha de deixar l'ús lliure a tothom.

Respecte a la qüestió de la bandera neutra, els anseàtics havien proclamat que la bandera cobreix la mercaderia, principi en virtut del qual els vaixells neutrals han d'ésser respectats pels beligerants durant una guerra marítima; després de la descoberta d'Amèrica, tots l'havien acceptat i sancionat amb tractats especials. Però en la segona meitat del segle XVIIIè, especialment durant la guerra amb les colònies americanes, Anglaterra s'abrogà el dret de visita per comprovar la natura dels carregaments.

L'HEGEMONIA DE PORTUGAL. — D'acord amb les idees jurídiques del temps, els portuguesos es reservaren l'exclusiva de navegar per les rutes que havien descobert. Les principals places de llur comerç foren Moçambic, on obtenien ivori, or, banús, esclaus, cotó, etc.; Socotora, a l'entrada del Golf Aràbic, on embarcaven sèver, dàtils i perfums;

Ormuz, on confluïen els productes de l'Assíria i la Mesopotàmia, i els ports de l'Índia, com Cotxin, Ceilan, Malaca i Ternant. Encara que, en virtut de la famosa línia de demarcació fixada pel papa Alexandre VI, els portuguesos conqueriren el Brasil, els holandesos els privaren d'establir a Amèrica un comerç important. De totes maneres, llur tràfic d'esclaus amb el Nou Món fou activíssim.

Com abans ho havien estat Tir i Venècia, Lisboa fou el principal intermediari del comerç oriental, que es feia directament pels mars meridionals. Però en llur pròpia casa els portuguesos foren suplantats pels forasters, sobretot pels anglesos i flamencs, i quan la corona de Portugal fou incorporada a la d'Espanya en la persona de Felip II, s'inicià la seva decadència: els dos pobles esmentats s'apoderaren del seu comerç i la ruta marítima de l'Índia deixà d'ésser un monopoli dels navegants lusitans.

GRANDESA I DECADÈNCIA D'ESPANYA. — Com els romans en l'antiguitat, els espanyols menysprearen el comerç per llur amor a les glòries militars. Llur educació i llur caràcter els disposaven més a la conquesta i a la recerca de tresors, que no pas a la colonització i a l'explotació de les riqueses naturals dels territoris descoberts. El conqueridor fou un veritable professional, que sols desitjava aventures i troballes prodigioses, sense curar de l'explotació de les terres.

En considerar l'esdevenidor que s'oferia a llurs

reialmes amb la descoberta de les terres d'ultramar, els Reis Catòlics encoratjaren la marina mercant, oferiren premis als armadors que construïssin naus de més de 600 tones i prohibiren el transport en navilis forasters quan n'hi hagués d'espanyols disponibles. Al començament del segle XVIè, la flota mercant espanyola comptava prop d'un miler d'unitats. Però l'expulsió dels jueus havia privat el país d'un element indispensable del tràfic : el capital, que emigrà amb els expulsats. Per a evitar que sortís encara més numerari, el 1499 es dictà una llei que prohibia als estrangers d'ésser canvistes. A despit de tal llei, els genovesos eren, el 1528, els amos dels grans negocis, monopolitzaven el comerç de la seda, de la llana, de l'acer i dels grans, i tenien l'usdefruit de diverses duanes.

El 1542, Carles V organitzà políticament les colònies, acaparà el tràfic de les Índies occidentals i el féu circular per un sol canal, a l'objecte d'obtenir de les colònies la major quantitat possible de metalls preciosos. Les colònies havien de satisfer un tribut no menor de 42 milions de francs a la metròpolis. El monopoli excessiu del comerç i l'anomenada de les quantitats d'or que afluïen a Espanya, extretes de les mines del Perú per esclaus negres, suscitaren la cobdícia dels holandesos i els anglesos, que feien en gran escala el contraban. El 1595 escrivia Francesc Vendramin que en 64 anys havien entrat a Espanya 264 milions en or. Aqueixa afluència de metall preciós no romania, però, a la península : els reis l'esmerçaven en expedicions

bèl·liques i els banquers estrangers se l'enduien ben aviat, sense que el poble se n'aprofités.

Les guerres de conquesta, les de religió, l'emigració a les Amèriques, l'expulsió dels hebreus primer i la dels moriscos després, els quals mantenien les indústries del país, i el sistema de colonització a base de monopolis, determinaren en poc temps l'abandonament dels camps i la despoblació i la decadència d'Espanya, la qual, malgrat el seu immens imperi colonial, es veié aviat a la ruïna.

Felip V (1713) intentà fer ressorgir el país i ordenà plantacions, millorà les vies de comunicació, abolí duanes i instituí noves manufactures. Carles III (1759-1788), en l'època del qual es fundà la Banca de Sant Carles, regulà el servei postal, obrí les avui dites carreteres reials, garantí la seguretat pública i construí canals i ports. Les antigues nacionalitats peninsulars foren admeses al tràfic amb Amèrica i a la colonització: es fundaren diverses companyies comercials i s'instituí una línea de vaixells correus que mensualment partien vers Cuba, Puerto Rico i el Plata. Però tots aquests elements de progrés arribaven una mica tard, i malgrat la laboriosa reorganització del país i de les colònies, d'on varen desaparèixer els abusos de major gravetat, el comerç espanyol no arribà a recuperar el que havia perdut i va seguir en greu llanguiment.

L'HEGEMONIA HOLANDESA. — Una disposició de Felip II, conseqüència de les guerres de Flandes, prohibia tot comerç entre Holanda i Espanya. Els

holandesos, enlloc d'assortir-se, com solien, a Lisboa dels productes orientals i mediterranis, es veieren obligats a emprendre navegacions més llargues. La mar era llur element i, essent com eren excel·lents pescadors i enginyosos industrials, també els calien mercats per a llurs pesques i manufactures. El 1598, un estol flamenc arribava a Java, a les ordres de l'almirall Van Neck, i s'apoderava d'alguns establiments que els portuguesos tenien a les Moluques. Des de llavors començà la sangonosa lluita entre lusitans i neerlandesos per la supremacia del tràfic oriental, en la qual els portuguesos foren vençuts; el 1615 varen ésser expulsats d'Amboin; el 1651, de Malaca; el 1658, de Ceilan; el 1660, de les Cèlebes.

El comerç oriental va donar a Holanda grans riqueses. El seu centre era a Batàvia. Per a explotar aquest tràfic i el d'Amèrica es fundaren poderoses companyies autoritzades per l'Estat. A Amèrica, els holandesos es varen distingir com a contrabandistes. A l'Àfrica colonitzaren els establiments d'Angola i del Cap, d'on treien or i esclaus. L'Acta de Navegació i les successives guerres contra Anglaterra i França liquidaren llurs dominis americans i acceleraren la ruïna de llur comerç exterior. Més tard, fins els mateixos xinesos els expulsaren de l'illa de Formosa.

COMENÇAMENTS DE L'HEGEMONIA ANGLESA. — Després de la ruïna de la «Invencible» (1588), Anglaterra afirmà la seva preponderància naval orga-

nitzant molts viatges de conquesta i fundant les primeres bases del seu imperi. I mentre es feia senyora dels dominis de la mar, desenrotllava les seves indústries: Irlanda i Escòcia teixien el lli i el cotó. Manchester establiá la primera fàbrica d'estampats. La llaneria, molt antiga a Anglaterra, rebia una protecció singular. Com a cosa curiosa, esmentarem un reglament del 1666, on és vedat, sota pena de multa, que s'enterrin morts embolcallats en llana. Les indústries del ferro i de l'hulla també prenien relleu. La divisió del treball, l'esperit d'associació, un sistema corporatiu menys tiànic que els del continent, l'emigració dels hugonots (1573), l'excel·lència dels instruments i màquines que s'anaven introduint en les indústries, així com l'augment de valor de les terres i la immensitat de l'horitzó colonial que oferien les possessions de la metròpolis, contribuïen a la puixança econòmica del país.

Per fomentar la indústria tèxtil es fundà la «Societat dels cent milions»; les sederies angleses començaren a equiparar-se amb les de França; Manchester fou l'empori de la indústria cotonera, que es desenrotllà prodigiosament després de la invenció de la *spinning-jenny,* o màquina filadora de Highs i Kay. Es generalitzà l'ús del carbó fòssil en les manufactures. El ferro i altres metalls foren explotats a Birmingham. Scheffield ocupà el primer lloc en la producció d'instruments d'acer. La pesca del bacallà prengué gran increment a les costes escoceses. Després de la caiguda d'Anvers, Londres fou la factoria general d'Europa per al comerç exterior.

Un segle després de la descoberta d'Amèrica i de la ruta del Cap de Bona Esperança, els anglesos no havien fundat encara cap colònia; pertot arreu havien trobat els llocs presos. Però l'esperit aventurer que fermentava a Anglaterra, fità els ulls vers els països llunyans on somreia la fortuna. Els comerciants i els mariners volgueren ésser-hi, també. L'Estat els protegí. I a les portes dels nous països, hom no trigà gaire a veure establiments anglesos. Al continent americà, les colònies de Virgínia, amb llurs plantacions de tabac, i a les Antilles amb llurs camps de canya de sucre. A l'Àfrica, les factories de les costes de Guinea, dipòsits de mà d'obra negra per a les Antilles. A l'Àsia, les factories de l'Índia, lloc d'origen de les espècies i dels teixits de cotó. Durant dos segles, les ambicions del comerç britànic es limiten gairebé exclusivament a aquests països, rics en productes preciosos, en articles manufacturats pels indígenes, en fruits colonials i en esclaus. Tot el transport d'aquests productes és fet per les naus angleses.

Abans de la fusió d'Anglaterra i Escòcia (1702), ja s'havien abolit les duanes entre els dos països. El tractat de lord Mathuen convertia Portugal en un feu mercantil d'Anglaterra, la qual absorbia, al mateix temps, el comerç d'Alemanya. La pau d'Utrecht (1713) donava als anglesos Terranova. Mig segle després França li cedia el Canadà. La navegació a través de l'Atlàntic es regularitzava el 1718. Assenyala la fi d'aquesta època, per a Anglaterra, la independència d'algunes de les seves colònies del

Nou Món (1774-1783), que en separar-se de la metròpolis constituïren els Estats Units.

ELS ALTRES PAÏSOS EUROPEUS. — Les guerres d'Itàlia (1494-1559) i les religioses (1562-1598) dificultaren en gran manera el desenrotllament econòmic de França. La vida comercial, que s'havia manifestat intensament a les antigues i importants fires de Saint-Denis i Champagne i a les indústries de Lió i Troyes, es refugià als Països Baixos. Enric IV, amb l'edicte de Nantes, que restablia la pau interior, inicià la restauració de les indústries i del tràfic mercantil. Però l'assassinat del rei i la retirada del seu ministre Sully interromperen el ressorgiment econòmic fins a l'adveniment de Colbert, el qual emancipà França de la dependència industrial en què havia quedat respecte a Itàlia.

Després d'establert el proteccionisme de Colbert, les indústries franceses es desenvoluparen molt. La tècnica dels teixits és extraordinàriament perfeccionada. Els reglaments de fabricació es multipliquen; durant el regnat de Lluís XV se n'estableixen alguns centenars. Des del punt de vista comercial, la competència francesa inquieta molt Anglaterra, la qual s'esforça a eliminar-la per tots els mitjans: guerres començades per la captura de vaixells de comerç, no aplicació dels contractes establerts, prohibicions i tarifes exorbitants, contraban fraudulent, etc.

A desgrat, però, del renaixement econòmic produït pel proteccionisme del ministre de Lluis XIV, l'agricultura llanguia. La situació econòmica de les

poblacions rurals franceses mai no fou pitjor que en temps del Rei Sol, quan la cort de Versalles feia més ostentació de riqueses. En revocar Lluís XIV l'edicte de Nantes, i, per tant, en ressorgir les passions religioses, emigraren de França milers de persones que es dedicaven a la indústria, portant amb elles llurs coneixements i activitats a Anglaterra, als Països Baixos i a Alemanya, cosa que tingué per a França conseqüències econòmiques semblants a les que tingueren per a Espanya les expulsions de jueus i de moriscos.

Itàlia va perdre durant l'Època Moderna la seva supremacia mercantil. Malgrat això, en el segle XVIè hi floriren meravellosament les arts i les lletres. El ressorgiment de la cultura clàssica és obra quasi exclusiva d'Itàlia. Però aquesta puixança espiritual s'apagà en el segle XVIIè. Les guerres interiors i exteriors i les de successió, l'amor al luxe, la corrupció dels costums i altres causes, acceleraren la seva decadència comercial. Francesos i espanyols convertiren Itàlia en teatre de llurs ambicions polítiques, sembraren la ruïna en moltes de ciutats, destruïren llur marina mercant i anihilaren moltes de llurs indústries. Venècia perdé els seus mercats d'Orient. Davant la febre de descobertes i conquestes, que regnà durant els segles XVIè i XVIIè, els mariners italians es veieren obligats a prestar llurs serveis a espanyols, portuguesos i anglesos, mancats com estaven de protecció en llur país. Això explica el fet que cap Estat de la península apenina no tingués colònies al Nou Món.

En el segle XVIè, la famosa Ansa germànica només reunia tres ciutats: Hamburg, Lubec i Bremen. Amb ella caigué la puixança del comerç marítim d'Alemanya, mentre el tràfic pel Danubi quedava interromput pels turcs. Però la revolució religiosa tingué certa importància econòmica. Luter honorà de manera particular l'agricultura, abolí moltes de festes en profit de l'austeritat i del treball, i el diner començà a circular més folgadament. Però la guerra dels trenta anys causà noves pertorbacions, passades les quals l'agricultura renasqué i les indústries tornaren a florir a Nurenberg, Meissen, Leipzic, Chemnitz i altres ciutats. La generalització del consum de productes estrangers, tabac, te, cafè, etc., estimulà el comerç amb els països llunyans, i les tres ciutats anseàtiques recobraren quelcom de llur antiga esplendor. El comerç del sud d'Alemanya es feia pel Rin i es concentrava a Amsterdam. Les fires de Leipzic, Francfort del Mein i Brunsvic, seguien celebrant-se, malgrat les guerres.

Durant els darrers temps de l'Edat Moderna progressaren notablement certes regions europees fins llavors gairebé ignorades, com Escandinàvia i Rússia. Els danesos, que en els segles IXè i Xè havien descobert la Islàndia i l'Amèrica septentrional, varen ésser tributaris de l'Ansa fins a l'adveniment de Cristià III (1513-23). Colonitzaren la Groenlàndia i tingueren una Companyia de les Índies Orientals. Dos segles abans (1397) Suècia havia abolit els privilegis de l'Ansa i firmat tractats de comerç amb Anglaterra, els Països Baixos i França.

Com els danesos, els suecs tingueren una Companyia per al comerç d'Orient, que traficava amb la Xina. Sense posseir colònies, Suècia donà gran impuls al comerç forà. El rei Gustau Adolf afavorí la indústria minera; però la seva política guerrera arruïnà Suècia, el comerç de la qual passà a Dinamarca. Noruega era, dels Estats escandinaus, el que més productes oferia a l'exportació: pells, mantega, arengs, i especialment fustes, molt sol·licitades a Holanda i Anglaterra per a les construccions navals.

Descoberta per Lord Chancellor la via marítima de les costes bàltiques i constituïda a Anglaterra la «Companyia de Moscòvia», el port d'Arcàngel prengué gran increment i fou visitat per vaixells de tots els països septentrionals d'Europa. Pere el Gran (1687-1725) establí la seva capital a Sant Petersburg, conquerí les províncies bàltiques per obrir a l'imperi «una finestra a Occident», fundà drassanes, dictà una sèrie d'ucasos per organitzar i afavorir el comerç exterior, obrí canals per enllaçar la mar Blanca amb la Bàltica, estimulà la producció de cereals, tabac i lli, la mineria, etc., i posà en vigor un sistema duaner proteccionista. Catarina II estengué els seus dominis fins a la mar Negra i convertí Rússia en un país mediterrani. Malgrat això, el comerç exterior estigué sempre en mans d'estrangers, especialment d'anglesos.

ELS TURCS D'EUROPA. — Amb la conquesta turca, el comerç i la cultura emigraren de Constantinoble. Mahomet, Bajazet i Soliman II només es preo-

cuparen de guerres i conquestes i feren impossible el trànsit per la Mediterrània, per la Mar Negra, per la Mar Roja i pel Golf Pèrsic. Però després de la mort de Soliman, coneixedors els grecs i els eslaus de la indiferència musulmana per tot el que fa referència al comerç, s'apoderaren de llurs mercats, els suplantaren fins en els treballs públics de llur país i, ajuntats amb els hebreus, es feren amos de la banca. En la història del comerç, els turcs representen un paper purament negatiu, per tal com infestaren de pirates les costes mediterrànies i contribuïren a la decadència dels ports italians i de Barcelona. Una sèrie de guerres desastroses anaren reduint llurs dominis europeus a profit d'Àstria i de Rússia, a la qual més tard hagueren de donar pas pels Dardanels.

VI

DE L'EMANCIPACIO DELS ESTATS UNITS FINS AL 1815

L'EMANCIPACIÓ DE LES COLÒNIES ANGLESES. — Tres revolucions simultànies es realitzaren a les darreries del segle XVIIIè: una de política a Nord-Amèrica, amb l'emancipació de les colònies angleses (1775-1783); una d'industrial a Anglaterra, amb la introducció de les màquines de vapor; i una de social a França, amb la caiguda del règim i la proclamació dels drets de l'home. Aquestes revolucions, riques totes elles en conseqüències econòmiques, obren una nova era a l'expansió comercial, incloent en la societat dels pobles lliures noves i puixants unitats polítiques, dotant l'economia mundial de nous elements productius i assegurant a l'home la llibertat del treball i del tràfic.

Entre la colonització dels països anglo-americans i la dels ibero-americans hi hagué una diferència radical que ha definit el caràcter i ha presidit l'evolució de les actuals repúbliques americanes. La colonització espanyola era feta per expedicions d'aventurers, sense altre interès que el d'espoliar les terres conquerides en profit de la metròpolis. En canvi, els colons neerlandesos i britànics que es dirigien a ultramar, trobaven a les terres verges una nova pà-

tria que els donava la llibertat desitjada i per l'esdevenidor de la qual treballaven intensament. Les colònies anglo-saxones varen ésser les primeres a emancipar-se i constituïren la confederació dels Estats Units, que en pocs anys arribà a ésser una potència transoceànica. La convenció federal va regular tot seguit el comerç exterior dictant mesures proteccionistes.

El comerç interior i l'intercolonial eren escassos, tant per manca de camins, com per les poques necessitats dels indis, que no consumien productes industrials, tret d'armes i de whisky. En l'època de l'emancipació, la pesca era potser la indústria més florent. A partir del 1750 es va produir a les colònies una veritable revolució agrària amb la introducció de nous sistemes de cultiu i la utilització dels adobs artificials. Totes les indústries, tant les agrícoles com les manufactureres, evolucionaren ràpidament adoptant les màquines i els procediments que Anglaterra innovava. La primera fàbrica de cotó, segons reporta Bogart, s'implantà a Beverley el 1787. Samuel Slater implantà en gran escala l'ús de les màquines tèxtils i inicià l'era manufacturera americana.

El 1789 les naus mercants americanes arribaven a 201,562 tones, més de la meitat de les quals eren destinades al comerç forà. El 1791 el govern de la novella república fundava la Banca dels Estats Units. El 1793 l'expansió mercantil dels Estats Units s'havia ja manifestat, per tal com els ports americans comerciaven ja en gran escala amb les Índies Orien-

tals i amb la Xina, d'on trametien a Europa la seda i el te, així com tota mena de productes tropicals. Tanmateix, l'hostilitat d'Anglaterra interrompé aquest tràfic exterior. Del 1803 al 1811, unes nou-centes naus mercants americanes varen ésser capturades pels anglesos en alta mar. La indústria nàutica prengué un desenrotllament singular durant les guerres europees, en les quals els Estats Units restaren neutrals. Fets els primers assaigs per a l'aplicació del vapor a la navegació, el 1807 s'inaugurà un servei regular de vapors entre Nova York i Albany, i així començà la utilització comercial de la xarxa fluvial nord-americana.

L'exemple dels Estats Units, que en declarar-se lliures assenyalaven als altres pobles americans un nou camí a seguir; les idees de llibertat imposades pels revolucionaris francesos, i la invasió napoleònica a la península ibèrica, que trencà els llaços que unien les colònies a la metròpolis, determinaren l'emancipació dels dominis espanyols de l'Amèrica Septentrional, el comerç exterior dels quals restà per algun temps paralitzat.

La revolució industrial anglesa. — L'edat de les descobertes geogràfiques va preparar, diu Herrick, l'edat dels invents. La manufactura de les llanes era, des de feia centúries, la més important d'Anglaterra. Les seves condicions es modificaren essencialment amb la invenció de les màquines de teixir mogudes amb el vapor, que es generalitzaren tot seguit en les regions mineres, on trobaven el

combustible a mà. La primera màquina veritablement útil a la indústria havia estat construïda per Watt, el 1779. Unes indústries suscitaven l'explotació d'altres. Les grans fàbriques a base d'invents patentats varen fer minvar enormement el treball a domicili, varen promoure la formació de grans nuclis de població i posaren els fonaments dels centres manufacturers actuals. El comerç d'exportació prengué gran volada. El capital es concentrà i començà a esdevenir cosmopolita i impersonal; els capitalistes s'uniren per a les grans empreses industrials. Les vies fèrries són inventades. Un tramvia de tracció animal inicià el transport de mercaderies del Tàmesis als districtes meridionals de Londres. El 1804 corre ja una veritable locomotora. Deu anys més tard, Georges Stephenson inaugurava un ferrocarril entre Darlington i Stockton. La població es concentrà també i cresqué en les ciutats fabrils, i es produí el despoblament dels camps i la formació de dues classes extremes oposades — el proletariat agrícola i industrial i els grans terratinents i industrials —, l'abandó de l'agricultura, la carestia de les subsistències i la competència industrial.

Per assolir amb llurs invents el major guany possible, els fabricants recorregueren a l'explotació de la mà d'obra infantil, i s'arribà a un veritable esclavatge de la infància, a un veritable tràfic de nois, que, com diu Larice, fou el pròleg monstruós i vergonyós de la indústria capitalista moderna. Tal situació durà fins el 1820. Aquesta explotació infantil coincidia amb l'alliberament dels negres de les

colònies angleses. Gibbins remarca que un filòsof cínic podria complaure's mostrant com Anglaterra rescatava la llibertat dels negres amb l'or produït pels esclaus blancs de les seves fàbriques [1]. Tanmateix, les condicions del comerç canviaren radicalment, així com les teories econòmiques. La revolució industrial, que havia de repercutir immediatament a tot el món, emancipava el tràfic de la tutela governativa i sancionava la llibertat del comerç.

Com remarca Albert Demangeon, fou sota la pressió del mercat universal que Anglaterra esdevingué el país dels invents. La revolució industrial començà amb una industria eixida del comerç colonial. Des de feia molt de temps, el comerç amb l'Orient havia donat a conèixer al poble anglès els teixits de cotó d'aquells països, que els teixidors de Manchester procuraren imitar; el cotó en brut, importat de Xipre i d'Esmirna, desembarcava a Londres, on els industrials del Lancashire l'anaven a comprar. Però així que hom establí relacions directes, per mar, entre Anglaterra i l'Índia, el mercat anglès fou envaït per les belles estofes que fabricaven els obrers indostànics. Al mercat anglès seguiren els d'Europa, Àsia i Amèrica, on els vaixells britànics trans-

(1) El moviment antiesclavista es dibuixa, a Anglaterra, a partir del 1772; però cal esperar més de mig segle per a veure la supressió de l'esclavatge. El Parlament britànic votà l'abolició del tràfic el 1807, però l'abolició de l'esclavatge no fou feta fins el 1833. En morir, el sistema deixava una petja viva; les munions de negres que poblen les Antilles i grans regions del continent americà, al nord, al centre i al sud.

portaven els teixits indis. Per a sostenir-se i vendre, la indústria britànica es veié forçada a produir més i a treballar millor; i aquesta necessitat produí els invents tècnics de les indústries angleses. Cap matèria no era més propícia a les noves màquines que el cotó; i fou el cotó el que prengué la davantera a la llana, l'antic producte de les comes angleses. El 1802, l'exportació dels teixits de cotó sobrepassa la dels teixits de llana; el 1822, aquests teixits penetren a l'Índia mateix, i aquí comença l'èxit enorme dels cotons anglesos en els països tropicals.

INICIS DEL RENAIXEMENT ECONÒMIC CATALÀ. — El renaixement econòmic català dels temps contemporanis arrenca de la fundació de la Junta de Comerç, el 1758, autoritzada per Carles III. La constitució d'aquesta institució coincideix gairebé amb la fundació de la «Companyia de Barcelona», la primera que es va crear a Catalunya per a traficar amb els països americans. Pocs anys després, el 1778, el mateix monarca dava l'ordenança i reglament de lliure comerç amb les Índies espanyoles. A finals del 1779 es feien a la mar, al port de Barcelona, dues fragates mercantils comboiades per una fragata de guerra, «El Almogàvar», pertanyent a l'estol armat per la Junta de Comerç, amb el propòsit de netejar les costes catalanes de pirates algerins. En el moment de produir-se la invasió napoleònica, la marina catalana tenia unes 200 naus que traficaven amb el Nou Món.

Aquesta expansió comercial coincideix amb un ressorgiment industrial. El 1799, escriu Gay de Montellà, «Barcelona ja comptava amb més de 20 mil obrers dedicats a les indústries de fabricació de teixits, llanes, estams, cotons, sedes i galoneries. A començament del segle XIXè, la indústria es trobava estesa per Catalunya en petits oasis, com eren Berga, Manresa i Igualada, i augmentava encara la concentrada a Barcelona que comptava, solament al barri de Ribera, amb 16 fàbriques de filatura de cotó, 96 de teixits, 74 de filats i 9 d'estampats». Aquesta activitat industrial, excessiva per al consum interior, no sols de Catalunya, sinó de la península, no podia subsistir sense un fort corrent d'exportació als països americans, aleshores encara sota la dominació espanyola.

EFECTES ECONÒMICS DE LA REVOLUCIÓ FRANCESA I DEL BLOQUEIG CONTINENTAL. — A França, la Revolució del 93 produïa grans pertorbacions econòmiques: el curs forçós del paper moneda sense garantia, la prohibició de les exportacions, l'abandó de l'agricultura i la despoblació dels camps. Això no obstant, a la Revolució es va deure la supressió dels privilegis feudals que tantes traves posaven al comerç i a les indústries; la formació del llibre del Deute públic, que regularitzava l'economia nacional; l'abolició de les corporacions patronals, que limitaven la llibertat del treball, etc. L'aplicació de la química a la indústria, deguda als treballs de Levoisier, data del període revolucionari. El sistema mètric

decimal, establert per la primera República, donà tot seguit grans avantatges al comerç francès, i més tard, per la seva comoditat, s'imposà a tot Europa i a molts països americans.

L'anarquia del període revolucionari emmenà el despotisme militar de Napoleó. Amb el Consolat, França no trigà gaire a reconquerir la seva puixança econòmica. Els ponts i les carreteres tot seguit van ésser restaurats. Bonaparte instituí una Banca d'Estat i el 1800 creà l'actual Banca de França. Les exposicions, que s'havien instaurat en plena revolució, varen ésser encoratjades pel primer Cònsol. Entre 1801 i 1807, Napoleó va fer dreçar el Codi de Comerç que duu el seu nom i que sanciona la llibertat del tràfic, si bé en la part que fa referència al comerç marítim, no s'allunya gaire de les ordenances de Colbert. Aquest codi ha estat imitat després per la majoria dels pobles europeus. Proclamada la llibertat industrial, les fites que se li imposen són de naturalesa financera, política o social: l'home és lliure d'escollir el seu ofici i de fundar empreses comercials.

Sotmesa a la voluntat de Napoleó, Europa hauria pogut aprofitar-se dels avantatges econòmics que li oferia la Revolució, si el bloqueig continental que l'emperador declarà contra Anglaterra el 1806, i que ratificà el 1807, no hagués anul·lat el comerç internacional. Anglaterra havia violat abans els drets dels neutrals, prohibint a totes les naus l'entrada als ports francesos. Les represàlies produïren grans destruccions de vaixells i mercaderies, i Europa es va

ressentir de la manca de productes colonials i manufacturats, de grans, de fustes, etc. El capital es retreia. Els nòlits i les assegurances pujaren extraordinàriament, i fins els Estats Units, que no intervingueren per a res en les lluites europees, es veieren forçats a suspendre el tràfic amb la Xina i els ports d'Orient.

El bloqueig afavorí d'una manera momentània els centres continentals i fluvials; la navegació del Rin fou molt activa; Leipzic esdevingué el primer mercat de l'Europa central; però les ciutats marítimes de França, Bèlgica, Holanda, Alemanya i Itàlia es van veure arruïnades. Arreu d'Europa s'abolia el feudalisme i, a Itàlia, Josep Bonaparte fundava Borses i Tribunals de comerç, però els mercats es trobaven mancats dels productes colonials més necessaris, que les indústries, rudimentàries encara, no podien suplir, com fou el cas del sucre. A París es produí un gran agiotatge amb els productes colonials i les matèries primeres, i mentre les indústries franceses no podien anar endavant per l'encariment de tals matèries, el pretès proteccionisme napoleònic sollevà la competència germànica i belga. Suïssa es va valer de la seva situació geogràfica per a esdevenir un centre de contraban. Afavorida pel seu isolament i malgrat el malestar produït per la revolució industrial que en el seu si es realitzava i per les guerres exteriors, que augmentaven extraordinàriament el seu deute, Anglaterra enfortí la seva marina i s'assegurà el mercat mundial establint dipòsits de mercaderies a Heligoland, a Jersey, a Sicília, a Malta

i a Sardenya, i fent el contraban a França mateix.

Del 1793 al 1815, les exportacions angleses passaren de 17 milions d'esterlines a 58 milions. Acabades les guerres napoleòniques, Anglaterra assolia l'hegemonia comercial. Londres era, i ha seguit essent fins a l'obertura del canal de Suez, la intermediària i la regularitzadora del tràfic europeu.

INICIS DEL LIBERALISME ECONÒMIC. — Des de principis del segle XVIIè fins als començos del XVIIIè el mercantilisme britànic afirma una aspiració creixent a la llibertat comercial, a mesura que aquesta llibertat sembla més necessària per a permetre el desenvolupament del comerç i de la navegació. Per una sèrie de transicions, de la doctrina que informava l'Acta de Navegació de Cromwell hom passa al liberalisme econòmic.

VII

DE LA CAIGUDA DE NAPOLEÓ A L'OBERTURA DEL CANAL DE SUEZ

ELS MITJANS DE TRANSPORT I DE COMUNICACIÓ. — En caure Napoleó, el comerç internacional va ésser reprès tot seguit i foren posats a contribució els nous mitjans de transport i de comunicació que s'anaven creant i perfeccionant. A poc a poc, la navegació a vela era substituïda per la de vapor, i foren Anglaterra i els Estats Units els països que més es preocuparen de les construccions navals. La primera travessia de l'Atlàntic per un vapor porta la data del 1819, i va ésser feta entre un port americà i un port anglès. El 1838 els constructors navals francesos substituïren les rodes laterals dels vaixells per l'hèlix.

El 1840, Samuel Cunard inaugurava, amb el «Britannia», el servei regular de navegació a vapor entre Anglaterra i el Canadà. Llavors sorgiren al Regne Unit diverses companyies subvencionades per l'Estat, a les quals es varen confiar els serveis postals. Els altres països seguiren l'exemple d'Anglaterra. Àustria desenrotllà la seva marina mercant a partir del 1837, establint línies de vapors entre Triest i Venècia i el Llevant. El 1849 Itàlia armava el seu primer piròscaf; pocs anys després es fun-

dava la primera societat general de navegació. El 1850 sorgiren les societats d'Hamburg i de Bremen, per al tràfic transoceànic. I cada país procurava tenir comunicació directa amb vaixells propis, tant amb les seves colònies, com amb els països transatlàntics. La brúixola i els altres aparells nàutics, així com la cartografia, s'anaven perfeccionant fins que esdevingueren instruments de gran precisió.

La navegació a vela lluità amb la de vapor, i féu també grans avenços; va readoptar el tonatge de les grans naus tot assolint una major velocitat. Devers el 1845 els vaixells de vela eren els que dominaven en les distàncies molt llargues i els que feien el major tràfic del Pacífic, especialment el dels ports xinesos i japonesos, que del 1842 al 1864 varen ésser oberts a les naus europees i americanes.

La locomotora era perfeccionada el 1829, per Stephenson, que un any més tard inaugurava el primer tren de viatgers entre Liverpool i Manchester. La construcció dels ferrocarrils es va difondre ràpidament, malgrat els dubtes sollevats al començament respecte a llur rendiment. França inaugurà el 1832 la primera via fèrria. Bèlgica i Alemanya tingueren llur primera línea el 1835; Àustria, el 1837; Itàlia, el 1839. A Catalunya la primera no va inaugurar-se fins el 1848, i fou la de Barcelona a Mataró. I quan a la nostra península no s'havia construït encara cap ferrocarril, el 1845, Anglaterra ja posseïa 3,000 milles de vies fèrries, que vint anys més tard ja s'havien estès fins a 14,000. Als Estats Units els ferrocarrils varen rebre tot seguit

gran impuls. La primera gran línia transcontinental és la que relliga els dos grans ports de Nova York i San Francisco, inaugurada en el moment en què el canal de Suez s'obria a la navegació, ço és, el 1869. En els primers temps, els ferrocarrils foren deixats a l'explotació privada, tot i que prestaven molts serveis de l'Estat. Els transports segueixen la via de les grans indústries i l'explotació anònima supleix la privada.

En transformar-se els mitjans de transport, els correus també es modificaven i perfeccionaven. La importància de les comunicacions postals regulars, contínues i barates, va fer que fossin sostretes a l'especulació privada i transferides als poders públics. Primerament, la taxa era proporcionada a la demanda. Però el 1840 s'anà a la unificació del franqueig i al transport de numerari per correu, i el 1869 ja circulaven les targetes postals. Mentre els correus es perfeccionaven i abaratien, el telègraf de Morse era adoptat en tots els països; el 1840, a Anglaterra; el 1843, a Rússia; el 44, als Estats Units; el 45, a França. El 1860 ja funcionava a tota Europa i a Amèrica. Per a fer el servei telegràfic més segur i regular es col·locaren fils subterranis, i les experiències de Walher sobre la propietat isoladora de la gutaperxa varen permetre la instal·lació de les línies submarines, la primera de les quals va ésser immergida el 1851 entre Dover i Calais. El primer cable transatlàntic fou inaugurat el 1866, i és el que uneix Irlanda i Terranova.

La Mediterrània torna a assolir la seva importàn-

cia comercial amb l'obertura del canal de Suez, obra dels enginyers francesos. El canal, projectat durant vint-i-cinc segles, és la clau de les comunicacions entre les tres majors densitats de població : l'Amèrica atlàntica del Nord, Europa, i l'Àsia meridional i oriental. Amb l'obertura del canal, la Mediterrània és la via natural del tràfic entre el remot Orient i Europa. Així, mentre les comunicacions esdevenien més ràpides i els mitjans de transport més nombrosos i perfectes i més econòmics, el canal de Suez escurçava singularment la distància de l'Atlàntic i de la Mediterrània als ports del Pacífic, i retornava al vell mar llatí la seva esplendor comercial.

LA TRANSFORMACIÓ DE LES INDÚTRIES I LA REGLAMENTACIÓ DEL TREBALL. — El desenvolupament de les indústries transformava totalment les condicions materials del tràfic. Vençuda l'hostilitat que de primer antuvi sentien els obrers envers les màquines, per tal com veien menyspreat llur treball, la transformació començà a realitzar-se plenament devers el 1840, com a resultat de l'avenç de les ciències físiques i químiques i de llurs aplicacions pràctiques. La descoberta dels colors d'anilina (1859) enriquí extraordinàriament les indústries tèxtils.

L'agricultura es renovava i prosperaven en gran, en climes propicis, determinats cultius, com el del cotó, el del cafè, el de la canya de sucre, el te, etc. La ramaderia rebia un impuls singular a França i a Anglaterra. L'economia rural començava, en la primera meitat del segle XIXè, a sentir la benèfica

influència de les reformes socials iniciades per la Revolució francesa, com l'abolició dels gravàmens eclesiàstics i feudals, de la servitud personal, dels fideïcomisos, etc. El 1834, el Parlament anglès, que trenta anys abans havia vedat als nacionals el comerç d'esclaus a les colònies, abolí totalment l'esclavatge en tots els establiments britànics i votà vint milions d'esterlines per a indemnitzar els amos dels esclaus.

Tanmateix, la servitud seguia en peu a Amèrica i la qüestió esclavista, que posava en joc interessos econòmics enormes, produïa al nord dels Estats Units, ço és en les regions industrials, un gran moviment a favor de la llibertat dels negres, mentre en els Estats meridionals, essencialment agrícoles, els grans terratinents persistien que subsistís l'esclavatge. Ja en temps del president Monroe s'intentà l'alliberament dels negres en grans masses i llur retorn a l'Àfrica, on es va fundar la República de Libèria. Però el problema va seguir sense resoldre's, fins que va produir en el si dels Estats de la Unió una formidable guerra civil (1861-65), que terminà amb el triomf dels Estats del nord, o sia amb la supressió de l'esclavatge. A l'Amèrica meridional, però, seguia havent-hi esclaus negres, fins que el 1889 el ministre brasiler Rio Branco declarà abolida la servitud.

L'industrialisme produïa l'abandó dels camps i la creixença dels grans nuclis de població. Simultàniament, la facilitat i la rapidesa de les comunicacions produïa i intensificava els corrents emigratoris. Fins

el segle XVIIIè, els monarques temien la despoblació de llurs Estats i dificultaven l'emigració. Però després de l'emancipació dels països americans, cosa que coincidia amb la hiperpoblació de moltes regions europees, sobretot de les manufactureres, els governs varen ésser indiferents al problema, i al Nou Continent, mentre era abolit l'esclavatge dels negres, hom inaugurava el servilisme dels blancs tot explotant la misèria dels immigrats.

La creixença del comerç i de les indústries agrícoles en les colònies britàniques ha donat lloc a un fenomen de població força important. Després de l'emancipació dels negres, la majoria de les colònies tropicals angleses es veieren forçades a cercar una altra deu de mà d'obra. Això produí l'emigració lliure dels «coolies» de l'Índia. Des del 1837, l'illa Maurice en rebia 20,000 per a les seves plantacions de sucre. Les Indies Occidentals seguien el seu exemple, a partir del 1844; l'Àfrica meridional, a partir del 1860; les illes del Pacífic, vint anys més tard. Aquests treballadors es contracten per a un temps determinat i en condicions controlades per l'Estat. Però quan han acabat la contracte, la major part no retornen a l'Índia i romanen al país. Així veiem que en l'actualitat formen els dos terços de la població de l'illa Maurice (uns 158,000), la meitat de la de la Guaiana anglesa (prop de 150,000), el terç de la Trinitat (prop de 130,000); i que se'n compten 150,000 a l'Àfrica del Sud i 60,000 a les illes Fidji.

La formació de grans centres industrials va pro-

moure la creació de les associacions obreres per a la defensa dels interessos dels treballadors. El 1825 es va permetre, a Anglaterra, l'existència de les *trade-unions,* que en crear-se tenien facultats limitadíssimes. Però sota la pressió d'aquestes associacions, esdevingudes cada vegada més puixants, el Parlament anglès es va veure forçat a dictar lleis que minvessin la durada del treball, que regulessin l'ús de dones i nois i protegissin els miners i obrers d'indústries perilloses i insalubres. La primera cooperativa de consum es fundà a Londres el 1844. El 1850, les *trade-unions* comencen a federar-se i esdevenen una gran força política i econòmica. Essent Anglaterra el país industrial típic, les millores que els obrers anglesos assolien eren més tard adoptades en els altres països.

LA MONEDA, LES BANQUES I LA CIRCULACIÓ FIDUCIÀRIA. — Les oscil·lacions de la producció de l'or i de la plata determinaven variacions en el valor de la moneda. Fins l'any 1848, la quantitat i el valor total de la plata superaven en molt els de l'or. En aquella data es calculava que el capital monetari mundial comprenia dos terços de plata; la producció aurífera va prendre després insòlit increment amb la descoberta de les mines de Califòrnia (1848) i Austràlia (1851), i anà creixent fins l'any 1860. A aquest període, que fou en realitat «una edat d'or», va succeir-ne un altre, durant el qual la producció del metall groc va aturar-se, mentre creixia amb molta més d'energia la del metall blanc. Davant de tals

oscil·lacions, la qüestió del monometalisme i del bimetalisme restava en peu. La moneda esdevé sense excepció monopoli de l'Estat, el qual s'encarrega de les despeses de fabricació.

Les banques de gir a la manera antiga desapareixen, tret de la d'Hamburg, que durà fins el 1875. Les banques d'Estat es generalitzen. La de Noruega data de l'any 1816; l'austríaca, del 1817; la danesa, del 1818; la belga, del 1850; la russa, del 1860. L'antiga Banca de Sant Carles, fundada per Carles III, fou convertida en Banca d'Espanya el 1856.

Paral·lelament a la circulació metàl·lica, s'anà desenrotllant la fiduciària. Però com que l'emissió presenta perills i inconvenients per l'abús que se'n pot fer, els governs procuraren travar-la i atribuïren a un sol institut la facultat d'emetre bitllets de circulació. Peel limità, el 1844, l'emissió de la Banca d'Anglaterra. Les banques nacionals d'Escòcia i d'Irlanda conservaren el monopoli d'emissió.

EL PROTECCIONISME. — Del 1815 al 1846 les indústries i el comerç continentals, moguts per l'esperit de resistència contra la productivitat anglesa, demanaven mesures proteccionistes. Així hom veu que a tot arreu, fins a Rússia mateix, que necessita del capital occidental per a explotar les seves immenses riqueses mineres i establir vies de comunicació per al tràfic interior, els governs estableixen lleis fiscals en sentit proteccionista. L'hostilitat contra la competència anglesa és encarnada en el Zollverein

alemany, o unió duanera entre els diversos Estats independents en què es trobava dividida la vella Germània.

Primerament s'anaren formant tres grups d'Estats aliats entre ells, fins que el 1833 el Zollverein esdevingué un fet. El 1845, s'havien adherit a ell tots els Estats alemanys, llevat d'Àustria i les ciutats anseàtiques. El Zollverein va abolir les duanes interiors, va suprimir els obstacles de la comunicació interna i va unificar les tarifes per al comerç exterior amb criteri eminentment proteccionista. Aquesta unió econòmica va produir el millorament dels mitjans de comunicació, augmentà el consum interior del país, afavorí el desenrotllament de les indústries i de l'exportació i prepará el terreny a la unitat política d'Alemanya.

També els Estats Units assolien puixança comercial a favor del proteccionisme, una de les formes més agudes del qual és la famosa doctrina de Monroe. El 1823, el president Monroe, tement que la Santa Aliança volgués estendre a Amèrica la seva protecció per a retornar al monarca espanyol les colònies alliberades, va formular la doctrina que porta el seu nom i que proclamava: *a)* la no intervenció contra les antigues colònies; *b)* la prohibició als Estats europeus de conquerir a Amèrica nous territoris en perjudici dels Estats ja lliures en aquella data; *c)* l'exclusió de tota futura intervenció europea en els assumptes interiors d'Amèrica.

Les indústries americanes es van veure obligades molt aviat a elevar l'aranzel per a defensar-se

de la competència anglesa. Les primeres tarifes proteccionistes dels Estats Units daten del 1816 i varen ésser ratificades el 1824, el 1828 i el 1832. Deu anys més tard varen ésser reduïdes, limitades, però, al vint per cent. Aquesta limitació no fou de llarga durada, per tal com la crisi d'especulació que sofrí el país el 1857, i que provocà un dèficit en l'erari públic, determinà l'augment de les tarifes duaneres.

EL LLIURE CANVI. — Des del 1820 comença a Anglaterra el moviment a favor de la llibertat del comerç, fonamentant-se en les idees econòmiques d'Adam Smith. Els més notables economistes anglesos d'aquell temps s'agruparen per a formar la Societat Smithiana per a la llibertat del comerç dels grans. Associacions similars sorgiren tot seguit a França, a Itàlia, a Alemanya i als Estats Units. L'escola smithiana combatia la intromissió de l'Estat en les empreses mercantils, i per tant les proteccions i prohibicions no justificades, i proclamava el principi de la màxima utilitat i de la lliure competència. Els ministres Huskisson i Robert Peel varen ésser els campions de diverses lleis abolidores de les restriccions comercials. El triomf de la llibertat econòmica, observa Bry, no va ésser definitiu fins el 1846, amb la supressió de les tarifes proteccionistes que gravaven els cereals i altres queviures. El 1854 hom derogà tot el que restava de l'Acta de Navegació de Cromwell.

Ja establert el lliure canvi, Anglaterra es va veure llançada pels camins de la indústria i del comerç

en el moment en què estava més ben preparada per a la competència. El lliure canvi la va convertir en mercat franc per a tots els navilis i per a totes les mercaderies del món. En pocs anys les banques angleses intervenien en tots els afers, i el comerç assolia la xifra de 530 milions d'esterlines.

El lliure canvi anglès, però, era condicionat. I no sempre pogué anomenar-se així. Tot explotant l'Índia, Anglaterra, hàbil a preparar els guanys, sabé també limitar les pèrdues. Des del dia que assoleix de tenir a l'Índia un gran mercat per a les seves manufactures, s'esforçà a arruïnar les indústries indígenes. Fins a mitjans del s. XIXè l'Índia havia estat un país exportador de productes manufacturats. Durant un segle i mig, el comerç britànic s'enriquí amb el tràfic de teixits fins i de brodats procedents de la península indostànica. Però els teixits de cotó de Manchester feren ben aviat la competència als de l'Índia: per assegurar el mercat dels primers, es va recórrer a augmentar les tarifes duaneres. En pocs anys, del 1814 al 1835, les importacions índies disminuïren, mentre creixien fabulosament les exportacions de teixits de cotó anglesos, a l'Índia mateix. La vida industrial de l'Índia en va patir enormement i algunes ciutats es despoblaren: Dacca, famosa pels seus bells teixits, que a la fi del segle XVIIIè comptava 150,000 ànimes, no en tenia més de 40,000 el 1840. L'Índia esdevingué un país gairebé exclusivament agrícola.

El triomf dels principis lliurecanvistes és confirmat pel tractat franco-anglès del 1860, que va és-

ser el punt de partida de la renovació completa del règim econòmic de França. L'exportació de sederies franceses es duplicà entre el 1860 i el 1867; la de vins va quadruplicar, i augmentà també considerablement la producció de cotó i de ferro. En el moment de la inauguració del Canal de Suez, ço és, un any abans de la guerra franco-prussiana, el comerç general de França assolia la xifra de 7,500 milions de francs.

Itàlia, després de la seva unificació, va posar també en vigor els principis lliurecanvistes, que Espanya adoptava poc temps després, encara que no d'una faisó absoluta. A semblança d'Anglaterra, i amb dany de les seves indústries, que havien de lluitar amb la competència alemanya i l'anglesa, Holanda mantenia des del 1850 el règim del lliure canvi.

L'HEGEMONIA ANGLESA. — Després de les guerres napoleòniques, Anglaterra assolí de tenir preponderància dins la Mediterrània per a assegurar-se el lliure pas vers l'Índia. Les possessions d'Aden i Socotora li facilitaren el comerç amb Pèrsia i l'Irac. Després de la «guerra de l'opi» els anglesos s'establiren a les costes xineses, d'on exportaven sedes i te. Obtinguda la Colònia del Cap el 1814, dos anys després s'apoderaren del Natal i continuaren llur expansió africana. Les relacions comercials amb els Estats Units no triguen a ésser represes, i un cop emancipada la resta del continent americà, Anglaterra organitza més lliurement el seu tràfic amb tots

els seus ports, des de Mèxic al cap Horn. Així assoleix definitivament l'hegemonia industrial, al servei de la qual posa la marina mercant més poderosa del món.

ALTRES POBLES EUROPEUS. — Acabades les guerres napoleòniques, França desenvolupà activament les seves indústries tradicionals, especialment la vitícola i la d'objectes de luxe. Malgrat l'exagerat proteccionisme de l'aranzel, el comerç exterior anà desenrotllant-se, i el 1846 arribà a dos mil 615 milions de francs. Lluís Felip (1830-1848) conquerí l'Algèria i firmà un tractat de comerç amb la Xina. El 1845 s'establí la primera línia telegràfica entre París i Roan. La revolució del 48 obrí un parèntesi en aquest ressorgment econòmic, que prosseguí durant el segon imperi. Es crearen nombrosos establiments de crèdit, es milloraren les vies de comunicació i París celebrà exposicions universals, cada onze anys, sense interrupció.

Tant Holanda com Bèlgica, que havien sofert greus alternatives econòmiques durant l'imperi napoleònic, s'aplicaren novament a les indústries i a l'agricultura amb una activitat singular, sobretot després de llur separació política (1831). A Bèlgica es formaven grans centres miners i manufacturers, on es reunia una densitat de població no assolida per cap altre país. Holanda exportava els productes de les seves indústries agrícoles i durant molts anys monopolitzava el tràfic amb l'Extrem Orient.

Realitzada la unió política d'Itàlia, varen ressor-

gir les seves indústries tradicionals, perfeccionades per l'adopció de noves màquines, i els seus ports assoliren nova esplendor. L'obertura del canal de Suez convertia Bríndisi en el port intermediari del tràfic procedent del nord-oest europeu i dirigit cap a l'Índia. El lliure canvi, establert el 1851, obrí el mercat italià a la competència forana.

Les guerres napoleòniques varen pertorbar molt la vida econòmica d'Àustria. Les duanes interiors, la pèrdua de mercats ocasionada pel Zollverein i les guerres amb Turquia agreujaren la seva situació, que a la fi va poder-se millorar gràcies a l'acció de l'Estat, que monopolitzà diversos articles i dictà lleis proteccionistes que gravaven enormement les exportacions i prohibien el comerç als estrangers. Llavors assoliren importància les manufactures de seda i de lli a Bohèmia i les de cotó a la conca de l'Elms. Hongria desenrotllà la ramaderia i les indústries derivades i exportà grans quantitats de coure i altres metalls. El comerç exterior dels països que formaven l'imperi austro-hongarès es feia, principalment, pel Danubi i pels ports de Triest, Fiume, Ragusa i Venècia.

Rússia, que havia adoptat un aranzel proteccionista, va rebaixar les tarifes duaneres des del 1850 al 1869 per a donar entrada al capital forà. L'abolició de la servitud (1861) donà gran impuls industrial al país. En aquesta època Rússia assolí que es declaressin lliures per a la navegació el Danubi, la Mar Negra i els Dardanels. Després de la guerra de Crimea va començar a colonitzar la Sibèria. El trac-

tat de Pequín del 1868 li lliurà la riba esquerra de l'Amur i el port de Vladivostock. Inaugurades les primeres grans vies fèrries i oberta la Mediterrània a les seves naus, Rússia va poder començar durant aquest període l'exportació en gran de cereals i minerals vers l'Occident europeu.

EL COMERÇ ESPANYOL. — L'emancipació de les terres americanes continentals reduí l'imperi colonial espanyol a Cuba i Puerto Rico a l'Atlàntic, i a l'arxipèlag de les Filipines al Pacífic, on es va concentrar l'activitat del comerç exterior espanyol. Durant tota la primera meitat del segle XIXè i fins molt més ençà, Espanya no pogué anar del braç dels altres països europeus en els avenços econòmics, per la pobresa del sòl, per la insignificança dels seus mitjans de transport i de comunicació, per la manca de bons ports i de naus en quantitat suficient, per la manca de capitals, per les lluites civils, per la pèssima administració i, en general, per la seva poca preparació comercial. Les guerres de finals del segle XVIIIè i de començaments del XIXè foren un desastre per als interessos mercantils de la península. A Europa, els seus principals clients i proveïdors eren els dos països amb els quals tenia més relacions de tota mena: França i Anglaterra, on enviava minerals i fruites. Seguint l'exemple de la primera d'aquestes dues potències, l'Estat espanyol adoptà el 1862 el sistema mètric decimal. Dificultà molt la creixença comercial del país la doctrina lliurecanvista propugnada sempre pels agricultors castellans.

En el moment d'obrir-se el canal de Suez, el lliurecanvi triomfava a la península.

EL COMERÇ CATALÀ. — A partir del ressorgiment econòmic iniciat a les darreries del s. XVIIIè, Catalunya ha estat el pèndol del comerç exterior dins l'Estat espanyol, a desgrat de les lluites sostingudes contra l'esperit lliurecanvista que dominava a la península; aquestes lluites, iniciades amb la creació de la Comissió de fabricants de filats, teixits i estampats de Catalunya (1833), continuaren durant més de mig segle; mentrestant, els catalans es perfeccionen en la tècnica de les indústries i dels negocis, i, amb la creació de diverses institucions econòmiques, promouen el desenvolupament comercial del país. Col·laboren a aquest progrés els capitals anglesos i francesos que cerquen nous mercats. Tanmateix, les indústries bàsiques del comerç català eren creades per l'esforç continuat dels naturals del país i amb capitals guanyats pels catalans. El port de Barcelona anà conquerint de mica en mica la categoria de gran port comercial. I l'obertura de l'istme de Suez li assegura per uns quants anys el tràfic amb les Filipines i amb les escales de l'Extrem Orient.

LA CREIXENÇA DELS ESTATS DE LA UNIÓ. — Al mateix temps que a Europa, les indústries tèxtils i mineres prenien gran volada als Estats Units. El 1830, la indústria del ferro ja produí 200,000 tones. Els ferrocarrils i la navegació a vapor s'hi desenrotllaven amb tanta o més rapidesa que a Europa. La

població creixia singularment en els centres fabrils, i en els camps immensos s'establia el sistema del cultiu extensiu.

A base de la doctrina de Monroe i amb tractats, conquestes i concessions, els Estats Units anaren engrandint el territori. Demés de la Florida, agregada el 1819, s'incorporaren Texas (1845), Oregon (1847) i diverses regions mexicanes (1848).

La unió nord-americana va perillar durant la guerra de secessió, que va tenir grans conseqüències en el comerç mundial. El curs forçós decretat el 1861 va fer afluir a Europa considerables quantitats d'or, avaluades en 220 milions de dòlars en quatre anys, cosa que augmentà solament en un 10 per cent el preu de les mercaderies, però estimulà molt els negocis europeus. Per altra banda, el bloqueig dels ports meridionals dels Estats Units forçà Anglaterra a cercar nous mercats de cotó a l'Índia, a Egipte i a l'Extrem Orient. Tanmateix, com si l'agitació de la guerra civil hagués multiplicat les energies del poble, els Estats Units seguiren desenrotllant llurs indústries i llur comerç amb més vigoria que mai.

El remot Orient. — En començar el segle XIXè, l'únic port xinès obert al comerç occidental era el de Canton. Els portuguesos havien inaugurat, a la Xina, la importació de l'opi indostànic, prohibit al Celeste imperi. Els anglesos seguiren fent aquest comerç fins que, el 1841, per ordre de l'emperador Toa-Koang, els xinesos varen llençar a la mar, prop

de Canton, més de vuit mil caixes d'opi, emmagatzemades pels europeus. Aquest fet va produir la guerra dita de l'opi, a conseqüència de la qual Anglaterra es va establir a Hong-Kong. Una segona guerra (1857-1860), va valer a anglesos i francesos l'obertura d'onze ports xinesos. Des de llavors el comerç de la Xina restava obert a la competència europea.

L'únic port japonès obert al tràfic europeu era el de Deshima, que monopolitzaven els holandesos. Aquest monopoli durà fins el 1854, en què foren oberts els ports de Shimoda i Hakodat als Estats Units. A partir d'aquesta data, les potències europees firmen diversos tractats de comerç amb el Japó, que fins el 1868 no obrí tots els seus ports a les naus europees i americanes. Simultàniament (1862-1868), es realitzava en el país una revolució política que abolia l'esclavatge i el feudalisme i iniciava la transformació econòmica del país.

ELS CORRENTS EMIGRATORIS. — L'excés de població dels centres industrials i la misèria de la classe treballadora determinà, a Europa, a partir de les primeres dècades del segle XIXè, la formació dels corrents emigratoris vers Amèrica i vers Austràlia, on els europeus havien de lluitar amb la competència dels xinesos i dels japonesos. Els Països Baixos, Rússia, Itàlia, Anglaterra i els semites nodrien singularment l'emigració. Després de la gran fam del 1846, l'exili d'irlandesos als Estats Units va prendre gran volada. També s'inicià l'emigració es-

panyola i catalana vers les antigues colònies sud-americanes, on era de vegades superada per l'emigració italiana. Aquesta afluència de braços als «països nous» ajudava molt i molt a fer créixer llur potencialitat econòmica, singularment la dels Estats Units.

VIII

DEL 1869 AL 1915

DESPLAÇAMENT DE LES FORCES ECONÒMIQUES. — Des del 1869, el món comercial s'ha modificat, les forces econòmiques s'han desplaçat i han vingut altres pobles a disputar a Anglaterra la seva supremacia, fins llavors incontestable. Aquests pobles són Alemanya i els Estats Units, en primer terme, i França i el Japó, després: França, improvisant en pocs anys un vastíssim domini colonial, i el Japó imposant la seva hegemonia a l'Extrem Orient. El comerç es torna panoceànic, i l'abolició de les taxes prohibitives internacionals i el desenrotllament de la tècnica dels transports fan possible una economia mundial. Avui les males collites de l'Índia, del Brasil i dels Estats Units, així com les crisis industrials i financeres, influeixen ràpidament en els preus dels mercats europeus. No hi ha oscil·lació de les Borses de París, de Londres, de Nova York o d'Hamburg que no tingui repercussió en el món enter.

Les forces econòmiques, doncs, s'han desplaçat, però no per a concentrar-se en un sol país, sinó amb tendència a establir un equilibri mundial que en l'esdevenidor faci impossibles les hegemonies.

DESENROTLLAMENT DELS MITJANS DE TRANS-

PORT I COMUNICACIÓ. — En multiplicar-se i donar noves facilitats al comerç, els ferrocarrils han exercit una acció reformadora damunt el treball i les indústries i en les condicions materials de la vida, i s'han adaptat a múltiples necessitats particulars. Així hom veu trens de càrrega, vagons especials per a petroli, vi, viandes frigorificades, bestiar, etc.. Els ferrocarrils han influït en la geografia de regions senceres i han promogut la construcció de ponts i foradades, de ports i de canals i fins l'edificació de ciutats com als Estats Units i al Canadà. Les més altes serralades han estat perforades, com palesen bé els túnels del Sant Gothard, obert el 1882, i el del Simplon, que data del 1906.

Amb l'aplicació de l'electricitat, la tecnologia ferroviària ha arribat a produir velocitats de 210 km. per hora. El terme mitjà de les construccions, durant el període 1869-1915 ha estat de més d'onze mil quilòmetres per any. Des del 1869 s'han establert quatre línies que posen les ribes de l'Atlàntic a quatre dies de les del Pacífic. L'Amèrica meridional posseeix un transandí entre Buenos Aires i Valparaíso. Europa compta amb nombrosos ferrocarrils que en tots sentits la creuen; el més característic és l'Orient-Express, que passant per Viena col·loca Constantinoble a quatre dies de París. A l'Àsia central existeix el transcaspià, destinat a facilitar les comunicacions entre Rússia i el golf de Bengala. El transiberià, prolongant-se per una via fèrria que creua la Manxúria, col·loca París a quinze dies de Pequín, el mateix espai de temps que a mitjans del segle

XVIIIè invertia el viatger per anar de Marsella a París. A l'Àfrica, els anglesos han construït ja la meitat d'una línia fèrria que, del Caire al Cap, unirà les costes mediterrànies i l'extremitat meridional del continent negre.

En l'actualitat. els ferrocarrils d'Austràlia excedeixen ja els 30,000 km. El 1910, la xarxa ferroviària mundial assoleix 875,000 quilòmetres. Els ferrocarrils, que de primer s'havien deixat a l'explotació particular, esdevenen de mica en mica una dependència de l'Estat. Tenen ferrocarrils de l'Estat, exclusivament o en part, Àustria, Alemanya, Rússia, Suècia, Noruega, els Estats balcànics, Bèlgica, Hongria, Suïssa, França, Itàlia i Holanda. El sistema privat pur es conserva tan sols a Anglaterra, a Amèrica i a la península ibèrica.

La navegació a vapor ha donat extraordinària vigoria a les construccions marítimes i a l'arquitectura naval. Vapors de totes les banderes creuen les mars en totes direccions i posen en comunicació els ports de tots els països. N'hi ha de gegantins, que naveguen a 27 milles per hora i poden invertir cinc dies per anar de Liverpool a Nova York. Però, com que la velocitat és costosa i no pot convenir al transport de les mercaderies pobres, el material s'ha vingut especialitzant. Per al correu, els passatgers i els valors, hi ha vapors rapidíssims, d'una velocitat mitjana de 13 a 15 nusos per hora; aquests són privilegi de poques companyies i posen en comunicació els centres més importants del comerç mundial. Per al tràfic del carbó, dels cereals, del cotó, etc., hi ha

vapors de poc cost, sense itinerari fix i d'equipatge limitat.

El consum del petroli ha creat la «nau-cisterna»; el transport del bestiar, la «nau-pessebre»; el de la carn frigorificada d'Austràlia i Amèrica, els enormes «vapors-frigorífics». També disposa de materials especials la navegació fluvial, molt desenrotllada a Nord-Amèrica. La navegació a vela comprèn dues menes de velers: la dels petits per al cabotatge i la dels velers colossals, que segueixen fent el tràfic oceànic, especialment el de les regions mancades d'estacions carboníferes. La construcció naval ha pres en els primers anys del segle XXè proporcions enormes. Abans de la guerra del 1914-1918, el país que més naus produïa era Anglaterra, que l'any 1913 donava un total de 1.932,153 tones. Amb la guerra, la producció anglesa ha minvat; per contra, han crescut la de les colònies angleses, la del Japó i sobretot la dels Estats Units, que ha arribat a doblar gairebé la producció britànica.

Amb el desenrotllament de la navegació, el règim dels ports francs s'ha generalitzat: Bremen, Lubec, Hamburg, Gènova, Kola, Copenhaguen i Singapoore tenen importants zones franques en les quals es fa un comerç activíssim. En general s'han fet importants modificacions en l'utillatge de tota mena de ports, amb l'ampliació de les dàrsenes, la construcció de dics i molls, l'edificació de docs i l'aplicació de grues i vies fèrries. Els Estats no han pogut desinteressar-se dels problemes de la marina mercant, i han seguit el sistema de premis o subven-

cions, mitjançant convencions especials amb els armadors.

La telegrafia i el telèfon han contribuït a fondre tots els mercats en un mercat mundial. Una immensa xarxa de telègrafs aeris, subterranis i submarins uneix les parts més remotes del globus. En general, la xarxa telegràfica terrestre és ja molt més estesa que la ferroviària. De primer van ésser les Companyies ferroviàries les qui es feren mestresses de l'administració de la telegrafia elèctrica, però després se n'empararen els governs; i són molts els països en què, seguint l'exemple de Prússia, els telègrafs i els correus formen una sola administració. El telèfon va fer la seva aparició oficial a l'exposició de Filadèlfia del 1876. La primera línia telefònica d'Europa va ésser oberta a Berlín el 1877; ara el telèfon està en ús no sols en les principals ciutats, sinó en regions enteres, i no manquen les línies internacionals. Probablement els telèfons esdevindran, algun dia, una administració de l'Estat, cosa que ja fou intentada a Catalunya per obra de la Mancomunitat. Als Estats Units i a Itàlia, s'han fet sortosos experiments per a la instal·lació d'un telèfon sense fils. La radiotelegrafia de Marconi ha vingut a simplificar les comunicacions a grans distàncies, i es poden trametre i rebre notícies des d'alta mar.

Els correus es serveixen avui de tots els mitjans possibles de translació i utilitzen tubs neumàtics, automòbils, ferrocarrils, vapors, avions, dirigibles, etc.. Per a la unificació de les tarifes, es fundà el 1874

la Unió postal universal, que comprenia tots els Estats civilitzats i tenia un comitè director a Berna.

LA CIRCULACIÓ MONETÀRIA I ELS ESTABLIMENTS DE CRÈDIT. — El 1886 es varen descobrir les mines d'or del Transval, i el 1896 les d'Alasca. Des de llavors augmentà novament la producció aurífera, que el 1906 representava 2,094 milions. Davant d'una tal producció, els economistes eren propensos al sistema monometàl·lic. Però, a la fi, cada país va resoldre la qüestió a la seva manera: Alemanya, Àustria, Anglaterra i els Estats Units tingueren per tipus legal l'or, mentre els països de la Unió llatina (França, Itàlia, Suïssa, Bèlgica) conservaren el bimetal·lisme.

Una immensa xarxa de banques d'emissió, societats de crèdit de totes menes, mobiliàries, d'assegurances marítimes i terrestres, caixes immobiliàries, d'estalvi, agrícoles i populars, es constituïren en el món enter tot mobilitzant els capitals, estimulant l'estalvi en vista de la renda que se li fa donar, fecundant i afavorint les empreses i donant al comerç una puixança que les edats precedents no havien sospitat.

INSTITUCIONS AUXILIARS DEL TRÀFIC I DEL TREBALL. — El comerç s'ha especialitzat obeint la llei de la divisió del treball. A poc a poc s'encamina, en certs països i en certes indústries de gran consum, vers el monopoli per mitjà d'associacions, adés nacionals, adés internacionals, que sota noms diversos

i formes múltiples, *trustos, cartels, rings* o *ententes*, tendeixen totes més o menys a suprimir la competència, a reduir el preu de cost i a dominar els mercats. L'esperit d'associació ha donat també naixença a les cooperatives, a les societats de socors i d'assegurances i al sindicalisme.

Institucions favorables al tràfic són les Cambres de Comerç, els museus comercials, les escoles comercials de tots graus fundades pels governs o per la iniciativa privada, i els consolats, que s'han multiplicat extraordinàriament en aquestes darreres dècades. Anglaterra, Bèlgica, Alemanya i Holanda són els països que més han curat de tenir un sistema consular que respongués a les necessitats de llur tràfic exterior. Demés, el fenomen emigratori preocupa tots els governs, així els dels països d'emigració com els dels països d'immigració. En els primers existeixen comissariats per a regular i conduir a bona fi els corrents emigratoris; en els segons s'han creat hotels d'immigrants, on aquests són allotjats a l'arribada i on se'ls procura treball immediat.

PROTECCIONISME I LLIURE CANVI. — Després de la crisi agrària iniciada a Europa vers l'any 1870, deguda a la competència que des de llavors li fan els països d'ultramar, s'ha tornat al proteccionisme. En aquells dies els Estats Units assajaren el lliure canvi, però tornaren aviat a llur proteccionisme tradicional. La República restaurà, a França, el sistema de les tarifes altes, i els altres pobles continentals varen seguir el seu exemple. Itàlia, que fou lliu-

recanvista fins el 1878, augmentà enormement les seves tarifes duaneres, que excedien, de vegades, el 50 % del valor del producte. Àustria i Alemanya es declararen proteccionistes el 1877 i el 1879 respectivament. Suïssa, amb les seves tarifes del 1884, va dreçar un veritable sistema proteccionista. Amb tot i formar part de l'imperi britànic, el Canadà i l'Índia segueixen una política econòmica anàloga a la dels Estats europeus. I és amb tarifes proteccionistes que Austràlia ha estimulat les seves indústries agrícoles i derivades. Sols els països molt industrials i de migrat territori, com Anglaterra i Holanda, s'han pogut mantenir fidels als principis lliurecanvistes.

L'IMPERI BRITÀNIC. — Durant el segle XIXè, la puixança econòmica d'Anglaterra ha anat augmentant sempre, al favor de la marina mercant més puixant del món. A la vetlla de la guerra contra Alemanya, la marina anglesa comprenia més de la meitat del tonatge oceànic i quasi el 70 % del tonatge total del globus, ço és, uns 5,000 transatlàntics, amb 12.000,000 de tones i altres tants velers amb 3.000,000 de tonatge. Amb aquesta marina sosté Anglaterra el domini de les mars i el tràfic amb el seu vast imperi colonial, no inferior a 30.000,000 de km², poblats per més de 400 milions d'habitants. Això explica que el seu comerç exterior ascendís el 1910 a mil milions d'esterlines, malgrat la baixa de preus produïda per la competència sistemàtica que fins el 1914 li feien els Estats Units i alguns països europeus, com Alemanya i

França. La balança comercial li és desfavorable. Les seves principals importacions són: cereals, cotó, viandes, fustes, sèu, productes químics, sucre, sederies, coure, te, fruites, llavors, pells i cuirs, ferro, cautxú, estany, llana, ous, petroli, jute, formatge, paper, tabac i vi. Quant a les exportacions, heus ací les principals: teixits de llana i de cotó, filats de cotó, hulla, coc, maquinària, ferreteria, productes químics, ferro i acer, coure, vaixells, vagons, alcohols, armes i municions, bacallà, pedres precioses, conserves alimentàries i lli.

POTENCIALITAT ECONÒMICA D'ALEMANYA. — Després de la guerra franco-prussiana, l'Alemanya sencera s'industrialitzà. Una tercera part de la població emigrava dels camps a les ciutats fabrils. Per altra banda, la creixença de la natalitat prenia el caràcter d'una veritable hiperpoblació, la qual cosa multiplicava les energies productives del país. En pocs anys adquiriren els alemanys la primacia en les indústries químiques i en la producció del sucre de remolatxa. En la indústria llanera sols els avantatjaven Anglaterra i França. Es perfeccionaven cada dia més en la maquinària i en tot gènere de manufactures. La indústria minera, que el 1871 produí 475 milions de francs, assolí el 1899 la suma de 1,315 milions. Les seves principals importacions eren, el 1910: cavalls, blat, sègol, carbó mineral, mineral de ferro, ordi, tabac sense elaborar, moresc, mantega, seda en floca, cotó en floca, coure, sèu, filats; les seves exportacions principals eren: teixits

de seda, de llana i de cotó; carbó mineral, sucre, llibres, maquinària, ferro elaborat, coure elaborat, pelleteria, alcohol, anilines, cervesa, paper i joguines.

Contribuïren a aquest desenrotllament de la producció l'excel·lent sistema de camins, les escoles tècniques, les Cambres de Comerç, la perseverança d'industrials i mercaders en la perfecció i propaganda de llurs productes i la protecció que els poders públics prestaven a les iniciatives particulars. La «Lliga d'Agricultors» assolí de restaurar les tarifes proteccionistes a profit de l'agricultura i les indústries anexes (1893). La ràpida creixença de la població originà l'expansió colonial. Des del 1884, Alemanya començà a colonitzar a l'Àfrica, a l'Extrem Orient i a Oceania. La colonització política alemanya ha estat, però, migrada, en comparança de la colonització mercantil: fins el 1914, Alemanya envaí amb els seus productes les Amèriques central i meridional, Mèxic, els països balcànics, l'Àsia Menor i altres regions de l'Orient, on fundà banques i empreses industrials i on anava vencent a poc a poc la competència anglesa, oferint els productes a preus exigus i donant als seus clients els màxims avantatges per als pagaments. Afavoria el seu enorme tràfic una puixant marina mercant que el gener del 1914 arribava a un tonatge de cinc milions i mig. Els ports es desenrollaren en proporció de la marina. Hom establí línies per tots els països del món.

ELS POBLES MEDITERRANIS. — Davant la producció de Rússia i dels Estats Units, França ha per-

dut la seva importància agrícola, que estan en camí de tornar-li les colònies africanes i asiàtiques, adquirides, gairebé totes, després del 1870. L'imperialisme de la tercera República ha dotat França de 3 milions de km² de terres tropicals, poblades per 50 milions d'indígenes. Una de les colònies més antigues, l'Algèria, està, avui, en plena florida econòmica. El tràfic del país disposa de més de 16,000 naus. Marsella comparteix amb Barcelona i Gènova la supremacia mercantil de la Mediterrània. El comerç exterior assolí, el 1912, la xifra de 12,587 milions de francs. Remarca Segre que França excel·leix sobre tots els altres països del món en el comerç del diner. Les seves principals importacions són: llanes i sedes, cotó, hulla, coc, llavors oleaginoses, cereals, maquinària, pells, fustes, coure, cautxú, vi, cafè, minerals, lli, petroli, jute, nitrat de sosa, teixits de cotó, paper, sèu i formatges; quant a les seves exportacions, les principals són: teixits de seda, de llana, de cotó, pells, vins, articles de París, novetats, automòbils, drogueria i productes químics, maquinària, sucre, pisa, cristall, ferro i acer elaborats, cellulosa, articles de cautxú, coure, perfumeria i formatges.

En aliar-se amb Alemanya i Àustria, Itàlia va interrompre les relacions mercantils amb França, amb la qual va sostenir durant alguns anys una lluita duanera que va ésser molt nociva al país. Aquesta lluita durà fins el 1889, data en què hom signà un acord comercial entre ambdues potències. Més tard, en entrar en guerra oberta contra les seves antigues

aliades (1915), Itàlia dirigeix les seves exportacions d'olis i fruites a França i a Anglaterra. L'excés de població ha produït un fort corrent emigratori vers l'Amèrica. L'emigració italiana a la part meridional del Nou Continent ha pres una forma especial, coneguda amb el nom d'emigració «oreneta». La inversió de les estacions i la rapidesa dels serveis marítims permeten als treballadors agrícoles anar i venir anualment de l'Amèrica del Sud. Les importacions italianes són principalment blat i moresc, carbó per a les seves indústries, i articles manufacturats; les exportacions principals són: seda crua i manufacturada, olis, fruites pròpies del país, marbres i corall.

Pot dir-se que l'ex-imperi turc no ha tingut comerç propi, per tal com en tota ocasió han estat estrangers (anglesos, alemanys, russos, jueus) els qui han realitzat el tràfic dels seus productes naturals i han pres Turquia per mercat de llurs manufactures. Els altres països balcànics, això és, Romania, Bulgària, Sèrbia i Grècia, no han sortit encara del periode turbulent de llur constitució política: llur tràfic i llur desenvolupament industrial han estat, per tant, supeditats a les alces i baixes successives que la pau i la guerra hi han ocasionat.

EL COMERÇ ESPANYOL. — La doctrina lliurecanvista predomina, a Espanya, del 1868 al 1891, any en què hom adoptà una política econòmica de protecció, que fou confirmada pels aranzels del 1906. Mentrestant, havia esclatat la guerra hispano-ame-

ricana que acabà amb l'imperi colonial espanyol. L'any 1898 assenyala el descens màxim en la corba de la depreciació econòmica d'Espanya. Gràcies, però, al proteccionisme, i a l'adopció de la tècnica copiada d'altres països, s'ha produït a començaments del segle XXè una intensificació general de les activitats productores que s'ha traduït en un enfortiment del comerç interior i en un reviscolament del tràfic exterior. Segons una estadística oficial del 1910, les importacions a l'Estat espanyol representaren 1,104.448,000 pessetes, contra 1,075.295,0000 per les exportacions; per tant, la balança comercial li és encara desfavorable. Els productes importats són, entre altres: cafè, sucre, tabac, hulla, drogues, productes químics, licors, productes alimentaris, fusta, maquinària, seda, llana i metalls preciosos. Els productes d'exportació són: vi, panses, avellanes, taronges, llimones, oli d'olives, safrà, farines, suro, espart, pesca salada, alcohol, ferro, plom, mercuri, metalls preciosos, llana, conserves i cebes.

En examinar els aspectes més interessants del moviment comercial d'Espanya en aquestes últimes dècades, hom veu que un major desenvolupament industrial ha augmentat el volum de les importacions de diverses primeres matèries; que l'explotació dels ferrocarrils, la substitució de la marina de vela per la de vapor, la fabricació d'articles manufacturats i la il·luminació per gas i electricitat han augmentat les importacions d'hulla, sobretot d'Anglaterra; que l'extensió donada als cultius de determinades plantes per al consum interior ha permès de sostreure el

país de la dependència de l'estranger i convertir diverses fruites en importants articles d'exportació; que l'augment de la producció minera ha donat lloc a una activa exportació de mineral; que mentre Espanya conservà les Antilles i Filipines, tot el seu tràfic exterior es concentrava en aquelles colònies, i que en haver-les perdut hom es llançà a la conquesta de mercats independents; i que, per últim, l'escassesa de capitals i les deficiències en l'esperit i en la cultura mercantils, així com certes desorientacions errònies dels poders públics, han donat lloc que moltes empreses es trobin en mans d'estrangers, així com molts elements tècnics auxiliars del comerç. Segons reporta el professor A. Segre, el 1914, només els capitals francesos i belgues col·locats a l'Estat espanyol representaven 1,808 milions de pessetes.

EL COMERÇ CATALÀ. — La indústria cotonera catalana era ja tan pròspera el 1870, que dins la península mateix vencia la competència que li feien, gràcies al lliure canvi espanyol, els millors teixits de cotó francesos. L'Estat espanyol no adoptà una política econòmica francament proteccionista fins el 1891, i això gràcies a la insistència de Catalunya, la qual amb l'Exposició Universal de Barcelona del 1888, va revelar al món els esforços industrials i mercantils realitzats per una ciutat que en menys d'un segle passava de la categoria de ciutat provinciana a la d'un gran centre comercial de primer ordre. Del 1888 al 1898 hi ha un període de gran activitat comercial. El 1897, les exportacions de les

manufactures tèxtils catalanes atenyen un valor de 25 milions de pessetes. Ben aviat, però, Catalunya es veu privada dels seus millors mercats, amb la pèrdua de les colònies ultramarines, que absorbien la quarta part de les exportacions espanyoles. Catalunya fou potser la part de la península que més va sentir el cataclisme de l'enfonsament colonial espanyol. Tanmateix, fou la que se'n rescabalà més aviat, puix que després de la pèrdua dels mercats d'ultramar encara pogué conservar, a Europa, el tercer lloc entre els països que manufacturaven el cotó, venint immediatament després d'Anglaterra i de França. Aquestes manufactures, naturalment, són gairebé totes absorbides pel comerç peninsular, però no deixen d'ésser un remarcable exponent de la potencialitat econòmica de Catalunya.

Les principals importacions del comerç català són: hulla, maquinària, articles manufacturats, productes químics, paper, cotó en floca i altres fibres tèxtils, sedes, etc.; les exportacions consisteixen en fruites, vins, olis, teixits de cotó i de llana, suro, etc.. El comerç exterior català constitueix un dels elements més importants del total del comerç de l'Estat espanyol, puix que les importacions i les exportacions de la Catalunya estricta vénen a representar el 42 % i el 30 %, respectivament, d'aquest comerç exterior. Per a tornar a trobar un nou període de prosperitat mercantil en la història de Catalunya, cal arribar als dies de la guerra mundial (1914-1918) que ja no entren en el quadre d'aquest resum.

ELS ALTRES POBLES EUROPEUS. — Holanda ha reprès la seva importància econòmica fomentant l'agricultura i la indústria, construint nombroses vies ferrisses i fent un activíssim comerç amb les colònies oceàniques. Per la seva part, Bèlgica, que és el país de major densitat de població, ha desenrotllat en gran escala les seves manufactures. Donada la seva situació geogràfica, Bèlgica ha assolit una gran activitat mercantil trobant-se, com es troba, en la natural desembocadura dels tràfics alemany i francès. El Congo inicià els belgues en l'expansió colonial. En la darrera meitat del segle XIXè, el comerç belga va créixer notablement: de 700 milions el 1850, passà a 5,500 milions el 1900. L'exportació consisteix en màquines, carbó, ferro, pells, lli, sucre, cristall, etc..

Les guerres amb Sardenya i Prússia havien minvat el territori i la importància econòmica d'Àustria, que cercà una compensació d'aquests danys en els mercats balcànics, on enviava els seus productes miners i els seus teixits. En el darrer quart del segle XIXè, dóna gran increment a la navegació establint companyies que traficaven directament amb el Llevant i Amèrica. L'agricultura ha estat l'ocupació principal dels pobles de la monarquia dual, sobretot d'Hongria, on els agricultors, segons l'exemple d'Alemanya, s'organitzaren per a la defensa de llurs interessos. La xarxa dels ferrocarrils austríacs assolia, a les darreries del segle XIXè, 43,000 quilòmetres i era completada per un excel·lent sistema fluvial (Danubi, Theiss, Elba). El comerç exterior s'ha xifrat

el 1912 en 6,400 milions de francs. Avui Àustria i Hongria són dues repúbliques independents que tenen cadascuna la seva pròpia economia.

A Suïssa han pres volada les indústries tèxtils, la rellotgeria i l'auriferia, així com el comerç. Trobant-se enmig dels grans països continentals i en l'encreuament de les grans rutes terrestres d'Europa, Suïssa ha dut fins a la perfecció els mitjans de comunicació i transport, cooperà amb eficàcia a la perforació del Sant Gothard i del Simplon i s'ha distingit pels seus carrils alpins. Dinamarca, isolada pel Zollverein, ha pogut intensificar el comerç mercès a la zona franca del port de Copenhaguen. Noruega que, com l'antiga Fenícia, és rica en fustes de construcció, ha augmentat molt la flota pesquera i mercant, que és el millor instrument del seu comerç. Suècia, país també forestal, exporta grans quantitats de pasta de paper; s'ha especialitzat en algunes indústries com la maquinària, els productes de la qual exporta en gran escala.

L'expansió asiàtica de Rússia ha romàs aturada d'ençà de la guerra amb el Japó (1903). L'imperi moscovita ha ofert en les darreres dècades del segle XIXè i fins a la guerra europea (1914) un camp immens a la competència occidental. Anglesos, alemanys i francesos envaïen els seus mercats de manufactures. Rússia, per la seva part, fornia als altres pobles europeus cereals i matèries primes en grans quantitats, com cotó, ferro, platí, sucre de remolatxa, blat, etc..

COMENÇA L'HEGEMONIA COMERCIAL DELS ESTATS UNITS. — Les riqueses naturals dels Estats de la Unió han estat explotades en gran escala. La producció del país assoleix xifres enormes. Per la producció de blat, sols Rússia pot competir amb els Estats Units. Europa va a cercar a ultramar cotó, petroli, coure, ferro i acer. El carbó de les mines dels Estats de Pensilvània, Virgínia, Illinois, Ohio, Alabama i Colorado nodreix els grans centres comercials. Amb l'emigració europea, la població augmenta extraordinàriament, fins a sobrepassar els cent milions. Satisfetes les necessitats del país, les indústries han entrat en franca competència amb les d'Europa i han conquerit els mercats del vell continent. La riquesa total del país assolia, el 1900, la xifra de 82,000 milions de dòlars.

Les exposicions de Filadèlfia (1876), Chicago (1892), San Francisco (1894), Atlanta (1896), Buffalo (1901), Saint Louis (1905) i Seattle (1909), assenyalen altres tantes etapes en la història de la producció agrícola i industrial de la confederació. Les grans ciutats nord-americanes han tingut un creixement fabulós. Allí on el 1830 sols es veia un terreny erm, avui s'hi aixequen emporis mercantils que en àrees relativament exigües reuneixen dos i tres milions d'ànimes. L'activitat d'aquestes ciutats és enorme i hi contribueixen tots els avenços mecànics d'aquests darrers temps. Un tal desenrotllament industrial ha capacitat els nord-americans no solament per a l'hegemonia dins el Nou Continent, sinó per a l'hegemonia mundial. De moment, la possessió de

les Filipines i l'obertura del Canal de Panamà accentuen llur rivalitat econòmica amb el Japó, quan les indústries americanes prevalen cada dia més a Europa.

LES REPÚBLIQUES IBERO-AMERICANES. — Dos fets econòmics capitals per a aquests països, que lentament van explorant llurs riqueses naturals, són l'abolició de l'esclavatge al Brasil (1889) i l'assimilació dels corrents emigratoris europeus, especialment de l'italià, del català, de l'espanyol i del gallec. Les repúbliques ibero-americanes no podrien treure profit de les riqueses que posseeixen sense l'ajut d'altres països que els donessin homes i capitals. Les grans empreses econòmiques que s'hi han dut a terme, com la construcció de ports, de ferrocarrils, de línies de navegació, etc., ho han estat mitjançant el capital anglo-europeu, francès i belga, i amb la mà d'obra dels immigrats. Presideix el desenrotllament econòmic d'aquests països un esperit de llibertat que els converteix en camp de totes les competències foranes. El 1886 es posà en pràctica el principi de la internacionalització dels rius i fou obert l'Amazones a la navegació estrangera.

A l'hora actual, el comerç de la majoria dels Estats ibero-americans no depèn solament d'Europa, sinó també dels Estats Units. A ambdues destinacions envien llurs productes agrícoles i miners i d'elles importen tota mena de manufactures. L'Argentina i l'Uruguai exporten grans, viandes i cuirs; Xile exporta nitrats; el Brasil, cafè, fustes, cautxú

i pedres precioses; l'Equador i Venezuela, cacau; Mèxic, minerals, sobretot plata; Cuba, sucre i cafè. L'obertura de l'istme de Panamà suscita nous mercats a tots aquests països, poc desenrotllats encara.

L'EXTREM ORIENT I EL CONTINENT ASIÀTIC. — Cosa sorprenent ha estat el desenrotllament econòmic del Japó, que en poques dècades s'ha situat en un dels primers llocs del comerç mundial, llavors que a mitjans del segle XIXè es resistia a obrir els seus ports als europeus. En pocs anys, les indústries japoneses adoptaven les màquines i els sistemes occidentals, es construïen camins de ferro i grans transatlàntics, es formaven grans societats industrials, comercials i bancàries, i fins els costums es transformaven sota la influència de les idees dominants a Europa. La victòria damunt Rússia (1904) va donar al Japó gran preponderància econòmica i li assegurà per molt de temps l'hegemonia a l'Extrem Orient. El baix preu de la mà d'obra permet la competència amb els productes europeus i americans. Les exportacions arribaren, el 1912, a 1,339 milions de francs.

Fins a la guerra russo-japonesa, dues grans potències es disputaven el mercat xinès: Rússia i Anglaterra. De llavors ençà, Rússia ha estat substituïda pel Japó. Els europeus han introduït a Xina les grans indústries, com la metal·lúrgia, filats de cotó, teixits, etc., que cada dia assoleixen xifres més crescudes. Sense europeïtzar-se com el Japó, la Xina ha construït xarxes de vies fèrries, vapors, telègrafs,

etcètera, i s'ha posat en condicions d'esdevenir aviat, pel seu immens territori i les seves múltiples produccions, un dels factors econòmics més importants del món.

Durant el segle XIXè, l'Àsia ha fet un camí invers al d'Amèrica, sotmetent-se gairebé tota ella a la dominació econòmica dels europeus. Anglaterra, que és mestressa de l'Índia, ho és també del canal de Suez i domina el Turquestan i altres regions del continent. Comercialment, Pèrsia ha estat sota la dependència d'Anglaterra i de Rússia. França domina l'Indo-Xina i al Tonquín i té a l'Àsia diversos protectorats. La Sibèria ha estat com una extensió asiàtica de Rússia. Holanda i Portugal serven encara al continent groc algunes relíquies de llurs magnífics imperis colonials.

COLONITZACIÓ D'ÀFRICA I D'OCEANIA. — La fundació de la Societat anglesa per a l'exploració de l'Àfrica (1788) és el punt de partida de les expedicions al continent negre. Anglaterra s'establia definitivament al Cap el 1815, i quinze anys després França assolia de posar fi a la pirateria sistemàtica del nord africà ocupant Alger. Famoses són les exploracions de Ricard Burton (1856), de Joan Speke (1856), de James Grant (1860) i les de Livingstone (1840-1871) a l'interior del continent, i llurs descobertes geogràfiques.

La doctrina de Monroe i l'augment de població als Estats Units infonien la temença que el comerç europeu trobaria grossos obstacles a la seva expan-

sió a Amèrica. Això va contribuir molt que les expedicions científiques al continent africà fossin seguides d'expedicions comercials i polítiques. Fos per compensar-se dels dominis perduts a l'altra banda de l'Atlàntic, com és el cas d'Anglaterra, fos per esperit imperialista, com és el cas de França, d'Alemanya i d'Itàlia, els països europeus s'han repartit l'Àfrica, que, comptant-hi i tot algunes regions políticament independents com Abissínia i Libèria, és, tota ella, econòmicament, tributària dels europeus.

La descoberta de les mines auríferes de la regió austral va determinar, des del 1870, una major activitat de les potències europees dins el continent. La conquesta de l'Àfrica va ésser reconeguda pel Congrés de Berlín, que va aprovar la formació de l'Estat lliure del Congo sota la sobirania de Leopold II, va declarar lliure la navegació dels rius, va determinar les anexions i els protectorats i les diverses zones d'influència. Des de llavors, i per mitjà de tractats i d'expedicions militars, el mapa de l'Àfrica s'ha anat modificant, sempre a profit dels interessos europeus. Entre els colonitzadors anglesos, mereix especial menció Cecil Rhodes, cap de la Companyia sud-africana. Valent-se adés de les armes, adés de la diplomàcia, Rhodes es proposà d'iniciar la formació d'un gran Estat britànic que s'estengués del Cap a Egipte. De fet, Egipte està ocupat pels anglesos des del 1882; sis anys més tard Anglaterra s'establia a la Somàlia, i el 1890, a Zanzíbar. L'episodi més tràgic de les conquestes angleses a l'Àfrica ha estat la guerra contra els boers, la qual aca-

bà donant a Anglaterra el protectorat damunt el Transval i Orange.

França, que ha convertit Algèria en una colònia de primer ordre i ha imposat la seva tutela a Tunis, ha conquerit Madagascar, ha adquirit tota la regió meridional del Sahara i, per fi, ha establert el seu protectorat al Marroc. El Congo, que ocupa la part central del continent, amb una superfície de 2.252,000 quilòmetres quadrats i una població de 15 milions d'habitants, va perdre el 1890 la independència, i es convertí en una colònia belga. Un any abans de la guerra europea (1913) Alemanya, que posseïa grans regions a la part oriental del continent, eixamplà els seus dominis amb l'adquisició del Camerun, en virtut d'un tractat amb França. Turquia va cedir a Itàlia, després d'una curta guerra (1912), Trípoli i la Cirenaica. Espanya ha obtingut una zona d'influència a la part septentrional del Marroc. La majoria dels conflictes, adés armats, adés pacífics, que l'Àfrica ha promogut entre els diversos Estats europeus, han tingut sempre finalitats exclusivament econòmiques.

També pot dir-se d'Oceania que és una colònia europea. Amb els canals de Suez i Panamà i els constants avenços de la navegació, les seves illes innombrables assoleixen cada dia major importància mercantil. La descoberta dels terrenys aurífers d'Austràlia (1851) va atreure vers el Novíssim Continent un gran corrent emigratori britànic, que en pocs anys va colonitzar extenses regions i va explotar les seves nombroses riqueses naturals: hulla,

aram, ferro, estany. Les colònies australianes es confederaren, el 1890, formant un Estat lliure dins l'Imperi anglès. El comerç exterior, en continuat augment, consisteix, sobretot, en blat, viandes, pells i els minerals esmentats.

EL CANAL DE PANAMÀ. — La roturació de l'istme de Panamà assenyala una fita memorable per al comerç. Amb l'obertura del canal (1915), la navegació es torna panoceànica. Les distàncies marítimes entre l'Extrem Orient asiàtic i Europa, entre Europa i els ports americans del Pacífic, entre l'Àsia i els ports americans de l'Atlàntic i entre tots els països americans entre ells, resten enormement escurçades.

Abans de l'obertura del canal, Europa estava molt més a prop que no pas els Estats Units de les regions americanes situades al sud de la línia equatorial. Obert el canal, Xile, Bolívia, l'Equador i el Perú es troben ja sota la influència directa de Nord-Amèrica. El canal ha produït una intensificació dins l'intercanvi de productes entre els països del continent i ja ha iniciat grans modificacions en l'ordre internacional. El Pacífic serà el gran mar comercial de l'esdevenidor. Inútilment, observa un economista, el canal apropará Europa a aquella mar: els Estats hegemònics i rivals, econòmicament i políticament, seran el Japó i els Estats Units.

LA GUERRA DEL 1914 AL 1918. — Deliberadament posem fi a aquest breu tractat amb la data de

l'obertura al tràfic marítim del Canal de Panamà, la qual és inclosa en el període convulsiu del 1914 al 1918, en què es produí la guerra mundial, els fonaments econòmics de la qual encara s'estudien i discuteixen, i les pertorbacions i conseqüències també econòmiques de la qual, han produït ja una copiosa literatura. Aquestes conseqüències són tan vastes, que els temps són encara massa propers per a escatir-les amb claredat. Una se'n dedueix, palesament, i és el retorn al proteccionisme econòmic per part dels pobles que no l'havien adoptat. Una altra ha estat la depreciació de la moneda, amb el consegüent fenomen de la inflació fiduciària. Una altra, encara, la superproducció i la paralització de moltes indústries. Cal afegir-hi el fenomen rus, això és, l'intent d'aclimatació a la Unió de les Repúbliques Socialistes Soviètiques del comunisme marxista, que si bé ha modificat les condicions interiors de la producció, no ha influït gaire, en definitiva, sobre el tràfic exterior del país. Encara podríem esmentar la crisi bancària dels Estats Units i la crisi econòmica mundial que avui (1934) està a l'ordre del dia. Però per importants que siguin aquests fets, ultrapassen el quadre del nostre propòsit i gairebé ni els hauríem d'esmentar.

INSTITUCIONS DE FOMENT I DE CULTURA COMERCIAL. — Està tan lligat avui el comerç amb la vida dels pobles, que tots els Estats constituïts d'alguna importància tenen un ministeri de Comerç o que vetlli pels interessos comercials. En tots aquests

països trobem institucions, creades moltes d'elles per la iniciativa privada, però gairebé sempre intervingudes per l'Estat, destinades a afavorir l'exercici del comerç, a saber: les destinades a impulsar el moviment i el preu dels productes, com són els docs o magatzems generals de dipòsit i els ports francs; les destinades a apropar els productes i els consumidors i a afavorir el moviment i el preu de tota mena de valors, com les borses de comerç i les fires, els mercats i les exposicions; les destinades a promoure la circulació dels valors, com són els bancs d'emissió, de descompte, de gir, etc.; les cases o cambres de compensació i liquidació *(Clearing House)*, i les destinades al control, a la representació i a la protecció, com les cambres de comerç i els sindicats d'agents comercials. Cada país té les seves institucions pròpies, segons el gènere de comerç que hi predomina. Els cònsols que un país nomena en un altre tenen sempre el caràcter d'agents comercials. En molts països subsisteixen els Tribunals de Comerç, per bé que hi ha tendència a suprimir-los. La majoria dels Estats constituïts han codificat les seves lleis comercials i marítimes, i un fet palès és a remarcar: que el codis de comerç de totes les nacions tendeixen a assemblar-se, la qual cosa prova que les normes comercials esdevenen cada dia més universals.

L'ensenyament comercial i la cultura comercial són cada dia més importants en els països de civilització occidental. Allà, però, on més s'han desenvolupat, és als Estats Units i a Alemanya, on hi

ha veritables universitats comercials. Per poc important que sigui una ciutat, al costat de les escoles professionals i d'oficis, estableix escoles especials de comerç, basades principalment en l'ensenyament de la comptabilitat i de les llengües vives. En les escoles importants, però, hom ensenya també geografia comercial, tècnica dels negocis, anàlisi de productes, estadística, dret mercantil i marítim, borsa i banca, història del comerç, publicitat, etc..

Finalment, durant el segle XIXè ha nascut la premsa comercial que en el curs del segle XXè s'ha desenvolupat molt en els països europeus i a Nord-Amèrica. Les publicacions periòdiques específicament mercantils, econòmiques i bancàries, que veuen la llum en anglès, alemany, francès, etc., són actualment molt nombroses. Assenyalem l'existència de diverses publicacions catalanes especialment dedicades a aquestes qüestions.

Direm, per a acabar, que Catalunya no és pas dels països endarrerits en cultura comercial. Allà on no han arribat els poders públics, l'esforç privat ha fressat moltes vegades camins encara inèdits. Encara no tenim grans institucions d'ensenyament comercial on el jovent pugui rebre una sòlida preparació, però en tenim d'oficials i de privades ben estimables. El poble té un sentit comercial tan agut, que amb ell supleix en part aquella deficiència. Entre altres institucions, la Cambra de Comerç de Barcelona ha fet molt per la cultura comercial del nostre poble.

BIBLIOGRAFIA

OBRES DE CARACTER GENERAL

Balducci Pegolotti, F.: *Prattica della mercatura.*

Brunhes, Jean: *La Géographie Humaine.* París, 1912.

Davenport Whelpey, James: *El comercio del mundo,* trad. d'E. Messeguer, Barcelona.

Day, Clive: *A History of Commerce.*

Fiter Inglès, J.: *Programa de las lecciones de Historia General del desarrollo del Comercio y de la Industria.* Barcelona, 1895.

Gonnard, René: *Histoire des doctrines économiques.* París, 1921-22.

Guyot, J., i Raffalovich: *Dictionnaire du commerce, de l'industrie et de la banque.* París, 1901.

Larice, R.: *Storia del commercio.* Milà, 1924.

Noël, Octave: *Histoire du commerce du monde.* París, 1891.

Pérez Irruti, Manuel: *Historia del Comercio Mundial.* Madrid, 1933.

Pigeonneau: *Manuel encyclopédique du commerce.* París, 1879.

Reclus, Elysée: *Géographie Universelle.*

Rogers, Thorold: *Economic interpretation of history.* Londres.

Scherer, H.: *Histoire du commerce de toutes les nations, depuis les temps anciens jusqu'à nos jours.* París, 1857.

Segre, Arturo: *Storia del Commercio.* Torí-Gènova, 1923.

Seligman, E. R. A.: La *interpretación económica de la Historia*; traducció espanyola d'A. Posada i J. M. Sempere.

Vidal de la Blache: *Principes de Géographie humaine.* París, 1922.

OBRES ESPECIALS

Artíñano, G. de: *Historia del comercio de las Indias durante el dominio de los Austrias.* Barcelona, 1917.

Colin, A.: *La navigation maritime du dix-neuvième siècle.*

Errera, E.: *L'epoca delle grandi scoperte geografiche.* Milà, 1902.

Hautefeuille: *Histoire des origines, des progrès et des variations du Droit maritime international.*

Heeren, A. H. L.: *De la politique et du commerce des peuples de l'antiquité,* París, 1830-44.

Heyd, W.: *Histoire du Commerce du Levant au Moyen âge.*

Leroy-Boilieu, Paul: *De la colonisation chez les peuples modernes.* París, 1874.

Mondaini, G.: *Storia coloniale dell'epoca contemporanea.* Milà, 1916.

Moreau de Jonnès: *Le commerce au XIXè siècle.*

Neurath, O. i Sieveking, H.: *Historia de la Economía.* Barcelona, 1926.

Porena, Filippo: *Le scoperte geografiche del secolo XIX.*

OBRES REFERENTS A CATALUNYA

Aguilera, Joaquin: *Historia de la industria catalana.* Barcelona, 1921.

Bofarull, Francesc de: *La antigua marina catalana.* Barcelona, 1898.

Cámara de Comercio de Barcelona: *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVII.* Barcelona, 1929.

Capmany, Antonio de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona.* Madrid, 1779-82.

Colindres, Francesc: *La Taula de Canvi de Barcelona* (en *Quaderns d'estudi,* nº 50, vol. XIV).

Consolat de Mar, a cura de F. Valls i Taberner. Barcelona, 1929-33 («Els Nostres Clàssics», vol. XXVII, XXVIII i XLI).

Gay de Montellà, Rafael: *Catalunya, nació mediterrània.* Barcelona, 1933.

Llobet i Vall-llosera: *Cataluña antigua y moderna, en que se trata del comercio de los catalanes de la Edad media en el Levante, y del porvenir de Barcelona.* Barcelona, 1886.

Nicolau d'Olwer, L.: *L'expansió de Catalunya en la Mediterrània Oriental.* Barcelona, 1926 («Enciclopèdia Catalunya», vol. I).

Osona, Artur: *Gestes de l'antiga marina catalana.* (Barcelona, 1899).

Pi i Sunyer, Carles: *L'aptitud econòmica de Catalunya.* Barcelona, 1927-30 («Enciclopèdia Catalunya», vol. IV i XIV).

Pugès, Manuel: *Cómo triunfó el proteccionismo en España.* Barcelona, 1931.

Rahola, Frederic: *Del Comerç y de la Indústria de Catalunya* (en la *Geografia general de Catalunya,* de Carreras Candi, vol. I, Barcelona). — Id.: *Los antiguos banqueros de Cataluña y la «Taula de Canvi».*

Rovira i Virgili, A.: *Historia nacional de Catalunya.* Barcelona, 1922-33.

Ruiz i Pablo, Angel: *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona* (1758 a 1847). Barcelona, 1919.

INDEX

Pàgs.

Advertiment 5

I. — ELS TEMPS ANTICS 7

Causes del comerç. — Extensió i formes del tràfic. — El comerç de caravanes. — La navegació i l'art nàutica. — Principals mercaderies de l'antiguitat. — Les indústries. — Condicions i pràctiques del comerç primitiu. — Els auxiliars: la moneda, el crèdit, els correus. — Les colònies en l'antiguitat. — El comerç català fins a l'època romana. — Les doctrines econòmiques.

II. — DELS BÀRBARS A LES CROADES 32

Les invasions germàniques. — Bizanci, centre del comerç mundial. — Represa del tràfic occidental. — El comerç musulmà. — El comerç durant el feudalisme. — L'Església. — Importància mercantil de les croades. — Barcelona, centre comercial.

III. — ELS DARRERS SEGLES MEDIEVALS 46

Les rutes del comerç durant l'Edat Mitjana. — Mercaderies principals. — Les indústries. — Les ciutats italianes. — El comerç català. — La Lliga anseàtica. — Els jueus. — Les lleis mercantils. — Les institucions bancàries. — La Taula de Canvi i el Banc de Barcelona. — Les corporacions industrials

i comercials. — Les fires. — Idees econòmiques de l'Edat Mitjana.

IV. — L'EDAT DE LES DESCOBERTES GEOGRÀFIQUES 69

Els grans viatges terrestres. — La ruta marítima de l'Índia. — L'exploració i la conquesta d'Amèrica. — Els avenços de la navegació. — Els sistemes colonials i les grans companyies de les Índies. — Eclipsi comercial de Catalunya. — La política colonial. El mercantilisme.

V. — ELS TEMPS MODERNS 82

El proteccionisme: Cromwell i Colbert. — Condicions generals del comerç durant l'Edat Moderna. — Institucions i instruments de crèdit. — El Dret mercantil. — L'hegemonia de Portugal. — Grandesa i decadència d'Espanya. — L'hegemonia holandesa. — Començaments de l'hegemonia anglesa. — Els altres països europeus. — Els turcs d'Europa.

VI. — DE L'EMANCIPACIÓ DELS ESTATS UNITS FINS AL 1815 103

L'emancipació de les colònies angleses. — La revolució industrial anglesa. — Inicis del renaixement econòmic català. — Efectes econòmics de la revolució francesa i del bloqueig continental. — Inicis del liberalisme econòmic.

VII. — DE LA CAIGUDA DE NAPOLEÓ A L'OBERTURA DEL CANAL DE SUEZ 113

Els mitjans de transport i de comunicació. — La transformació de les indústries i la reglamentació del treball. — La moneda, les banques i la circu-

lació fiduciària. — El proteccionisme. — El lliure canvi. — L'hegemonia anglesa. — Altres pobles europeus. — El comerç espanyol. — El comerç català. — La creixença dels Estats de la Unió-. — El remot Orient. — Els corrents emigratoris.

VIII. — DEL 1869 AL 1915 132

Desplaçament de les forces econòmiques. — Desenrotllament dels mitjans de transport i comunicació. — La circulació monetària i els establiments de crèdit. — Institucions auxiliars del tràfic i del treball. — Proteccionisme i lliure canvi. — L'imperi britànic. — Potencialitat econòmica d'Alemanya. — Els pobles mediterranis. — El comerç espanyol. — El comerç català. — Els altres pobles europeus. — Comença l'hegemonia comercial dels Estats Units. — Les repúbliques ibero-americanes. — L'Extrem Orient i el continent asiàtic. — Colonització d'Àfrica i d'Oceania. — El Canal de Panamà. — La guerra del 1914 al 1918. — Institucions de foment i de cultura comercial.

EDITORIAL BARCINO

PRINCIPALS PUBLICACIONS

ENCICLOPEDIA CATALUNYA (BIBLIOTECA D'ESTUDIS SOBRE CATALUNYA, VALÈNCIA I BALEARS EN TOTS ELS ASPECTES). —20 volums publicats. Subscripció: per sèrie de 3 volums : en tela, 18 ptes.; en cartró, 14 ptes.

ELS NOSTRES CLASSICS (BIBLIOTECA D'ESCRIPTORS CATALANS ANTICS). — *Col·lecció A.* 44 volums publicats. Subscripció : per sèrie de 4 volums, 20 pts. — *Col·lecció B.* 4 volums publicats. Subscr. : per sèrie de 3 vol., 40 ptes.

ANTOLOGIA (BIBLIOTECA D'ESCRIPTORS CATALANS MODERNS). —8 volums publicats. Subscripció: per sèrie de 4 volums, 16 ptes.

ELS CLASSICS DEL MON. — *Obres de Shakespeare.* 4 volums publicats. Subscripció: per sèrie de 3 volums, 20 ptes. — *Obres de Molière.* 4 volums publicats. Subscripció : per sèrie de 3 volums, 20 ptes. — *Obres de Mistral.* 1 volum publicat.

COL·LECCIO SANT JORDI (ESCRIPTORS CRISTIANS. ART CRISTIÀ. HISTÒRIA DE L'ESGLÉSIA). — 30 volums publicats. Subscripció : per sèrie de 6 volums, 15 ptes.

CRESTOMATIES BARCINO. — 1 volum publicat.

COL·LECCIO POPULAR BARCINO (BIBLIOTECA DE CONEIXEMENTS INDISPENSABLES). — 97 volums publicats.

MANUALS ESCOLARS BARCINO. — 5 volums publicats.

BARCELONA. Portaferrissa, 17

BANC VITALICI D'ESPANYA

COMPANYIA ANONIMA D'ASSEGURANCES

FUNDADA EN 1880

Assegurances sobre la vida i rendes vitalícies

Assegurances de transports marítims, terrestres i de valors

Algunes xifres representatives de la importància d'aquesta companyia :

447.386,759'50 pessetes
importava la cartera d'assegurances vida en 1932;

144.154,225'99 pessetes
constituïen els seus fons de garantia en 1932;

22.379,193'13 pessetes
representen la recaptació de primes durant l'any 1932.

DOMICILI SOCIAL : RAMBLA DE CATALUNYA, 18 - BARCELONA

22